

La periferia conurbada de la Ciudad de México: Movilidad cotidiana y manejo de tiempo de la población en unidades habitacionales de Ixtapaluca

Die Peripherie von Mexiko-Stadt: Alltagsmobilität und Zeitbudget der
Bewohner der Wohnungsbauprojekte (Unidades Habitacionales) von
Ixtapaluca.

DISSERTATION

zur Erlangung des akademischen Grades doctor rerum naturalium (Dr. rer. nat.)

im Fach Geographie

eingereicht an der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät II
der Humboldt Universität zur Berlin

von . M.A. Azucena Arango Miranda

Präsident der Humboldt-Universität
Prof. Dr. Dr. h.c. Christoph Marksches

Dekan der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät II
Prof. Dr. Peter Frensch

Gutachter:

1. Prof. Dr. Wilfried Endlicher, Humboldt Universität zu Berlin, Geographisches Institut
2. Prof. Dr. Barbara Lenz, DLR, Institut für Verkehrsforschung
3. Prof. Dr. Esther Maya Pérez, Facultad de Arquitectura, UNAM, Mexiko

Tag der Verteidigung: 27.10.2010

RESUMEN

Palabras clave: Ciudad de México, movilidad cotidiana, vivienda, vida cotidiana

La periferia de la Ciudad de México protagoniza los procesos urbanos de los últimos años, actualmente aloja a más del 90% de la población total (Sobrino 2004). Desde fines del milenio anterior, la ciudad se volvió policéntrica y perdió población en su área central, pero su crecimiento no se detiene, el modelo actual apunta a la conformación de una ciudad región (Región Centro de México), cuya expansión excéntrica y urbanización difusa (Delgado 2008) integra territorios lejanos y de carácter ambiguo entre lo rural y lo urbano.

La dotación de vivienda urbana sigue siendo una tarea pendiente, el mercado inmobiliario ha sido entregado al capital privado, el Estado anuló las políticas habitacionales y facilitó el acceso a créditos, con lo que abrió paso a la especulación inmobiliaria. El acceso a la vivienda como todas las garantías sociales de antaño se ha hundido en un modelo neoliberal que abarca casi plenamente al Estado Mexicano. Ixtapaluca, ubicado en la periferia oriente de la Ciudad de México, es uno de los municipios conurbados más afectados por la especulación que comenzó a fines de 1990. Desde entonces se han construido diversos megaproyectos de vivienda ubicados en las zonas más lejanas de la ciudad.

Este modelo de producción en masa para las clases populares representa ventajas a las empresas constructoras privadas: la ubicación de los complejos en zonas agrícolas suburbanas abaratan el valor del suelo, a la vez, el mercado de destino y la nula regulación estatal posibilita el uso de materiales de construcción de baja calidad; los proyectos son una inversión garantizada, no así para los compradores, las unidades habitacionales son la única opción de acceder a un espacio propio, a un patrimonio familiar. Las estrategias de venta enmascaran una ilusión: el mito de la casa propia, tema de profunda importancia cultural en México, una “trampa” perfecta.

Las consecuencias de este modelo de urbanización son variadas y se proyectan en diversas escalas, desde lo metropolitano hasta lo local, y lo individual. A través de entrevistas, este trabajo se acercó a la población que ha comprado una vivienda en las Unidades Habitacionales (UH) de la Región Oriente (Ixtapaluca, Chalco) para reflexionar sobre la vida familiar una vez adquirido el inmueble. A través de un detallado registro de la rutina, fue posible esquematizar el manejo del tiempo y reconocer las actividades que ocupan a la familia en la nueva vivienda. Debido a la ubicación de estos asentamientos, la movilidad cotidiana por motivo laboral se convierte en una de las actividades que más tiempo consume. Así, el sueño de la vivienda se vuelve pesadilla, ya que el recorrido al trabajo se complica por las pésimas condiciones de accesibilidad (transporte), llegando a cubrir entre tres y cinco horas de cada día, con lo que se reducen otras actividades fundamentales como el descanso, los alimentos o la convivencia con la familia.

ZUSAMMENFASSUNG

Schlagwörter: Mexiko-Stadt, Alltagsmobilität, Wohnungsbaupolitik, Zeit-Budget

In den letzten Jahren finden die prägendsten Stadtentwicklungsprozesse in Mexiko-Stadt ausschließlich in der Peripherie statt. Heutzutage leben hier 90% der Gesamtbevölkerung (Sobrino 2004). Seit dem Ende des letzten Jahrtausends ist in der Metropole eine polyzentrische Entwicklung zu beobachten, was sich in einer Bevölkerungsabnahme im Stadtzentrum ausdrückt, ohne dass das Bevölkerungswachstum insgesamt innehält. Damit bestätigt sich hier das hochaktuelle Modell einer Stadt-Region, welches sich durch eine ungleichmäßige Ausdehnung und diffuse Urbanisation (Delgado 2008) charakterisieren lässt. Diese schließt auch weiter außerhalb gelegene Regionen mit ein, die gleichzeitig ländlichen und städtischen Merkmalen aufweisen.

Es ist eine noch nicht gelöste Aufgabe, den Bedarf nach städtischen Wohnungen zu decken. Dazu wurde der Immobilienmarkt den privaten Finanzmärkten überlassen, und gleichzeitig beendete der Staat die öffentlichen Wohnungsbaumaßnahmen und erleichterte den Zugang zu privaten Krediten, was den Weg zur Immobilienspekulation öffnete. Die Möglichkeit Sozialwohnungen als Wohneigentum zu erwerben ist, wie alle sozialen Garantien der Vergangenheit, im Strudel neoliberaler Politik verschwunden, die ganz Mexiko ergriffen hat. Ixtapaluca liegt in der östlichen Peripherie Mexiko-Stadts und ist eine der am meisten von der Immobilienspekulation betroffenen Regionen, die Ende der neunziger Jahre begonnen hat. Seither wurden hier mehrere Megawohnungsbauprojekte umgesetzt, die somit in der weitestferntesten Peripherie von Mexiko-Stadt liegen.

Bei der hier stattfindenden "Massenproduktion" von Wohnraum für die untere Mittelklasse ergeben sich wesentliche Vorteile für die dahinterstehenden privaten Bauunternehmen: die Lage der Baugrundstücke in suburbanen ländlichen Gebieten verringert den Bodenpreis; da es keine staatliche Regelungen gibt, kann minderwertiges Baumaterial verwendet werden, weshalb diese Bauprojekte sichere Gewinne garantieren - wenn auch nicht für die Käufer der Wohnungen. Für die angesprochene Bevölkerungsschicht stellen die "Unidades Habitacionales" die einzige Möglichkeit dar, eigenes Wohneigentum für die Familie zu erwerben. Die dahinterstehende Verkaufsstrategie profitiert von einer Illusion: dem Mythos des Eigenheims mit tiefgründiger Bedeutung in der mexikanischen Kultur.

Die Konsequenzen dieses Urbanisierungsmodells sind vielschichtig. Sie reichen von der Ebene der Metropole über die lokale Ebene bis hin zum Privaten. Über Interviews mit Betroffenen nähert sich diese Arbeit den Personen an, die bereits Wohneigentum in den "Unidades Habitacionales" in Ixtapaluca und Umgebung erworben haben. Darüber soll eine Reflexion des Lebens in den Familien nach dem Immobilienkauf stattfinden. Mittels detaillierter Aufschlüsselung der täglichen Routinen war es möglich, Schemata für das Zeitbudget der Betroffenen herauszuarbeiten und diejenigen Aktivitäten zu erkennen, die das Familienleben in der neuen Wohnumgebung prägen. Resultierend aus der Wohnlage wird das nun notwendige Pendeln zum Arbeitsplatz zur zeitfressendsten Aktivität. So wird der Traum vom Wohneigentum zum Albtraum, da der tägliche Weg zum

Arbeitsplatz angesichts der extrem schlechten Verkehrs-Infrastruktur immer komplizierter wird. Dafür müssen täglich bis zu drei bis fünf Stunden aufgewendet werden, die für andere wichtige “Aktivitäten” wie das Familienleben, Essenspausen oder Ruhephasen fehlen.

ABSTRACT

Keywords: Mexico City, commuting, Housing, Time-Budget

It has been Mexico City's periphery, currently home to more than 90% of the city's total population (Sobrino, 2004), which has played the leading role in the urban processes of the past years. Since the end of the last millenium the city has become polycentric and sustained a loss of inhabitants in central areas. However, it has continued to grow and the present model would suggest the formation of a City-Region (Región Centro de México), whose excentric expansion and diffuse urbanization (Delgado, 2008) integrates outlying territories of an ambiguous nature, displaying rural as well as urban characteristics.

While providing urban housing continues to be an unsolved problem and with a real estate market that has been surrendered to private capital, the State has cancelled its housing policy and facilitated access to loans, which has paved the way for real estate speculation. Like all the social guarantees of the past, access to housing has been reduced to a neoliberal model, which now prevails throughout the state of Mexico. Ixtapaluca, situated on Mexico City's eastern periphery, is one of the municipalities in the metropolitan area most affected by such real estate speculation, which started in the late 1990s. Since then, several large-scale housing projects have been constructed in areas most removed from the center: in the municipalities on the conurbation's outer periphery.

Such a model of mass production for the working classes presents several advantages for private construction companies: the fact that the housing complexes are situated in periurban agricultural areas means prices for land are low; at the same time, the total lack of state regulation make it possible to use building materials of inferior quality. Most importantly, such projects are a guaranteed investment, but not for the people who buy the houses. For them, these housing projects are the only option to have a place of their own, of acquiring a family home and family fortune. The marketing strategies used to sell them disguise an illusion: the myth of the privately owned house a theme of great cultural relevance in Mexico, the perfect trap.

There are various consequences of this model are played out on several levels: from the metropolitan to the local to the individual. Basing this study on personal interviews made it possible to get as close as possible to the inhabitants and to map the impact on their family life of purchasing a home in one of the Housing Projects of the region (Ixtapaluca, Chalco). By means of a detailed list of daily routine activities, it was possible to schematize and visualize the families' time-budget as well as to identify those activities for which people use most of their time after moving into the new house. As these new settlements are situated on the periphery, commuting to and from work becomes one of the most time-consuming activities. Because of this, the dream of the family home turns into a nightmare: getting to the workplace becomes more complicated (inadequate public transport) and takes up between three and five hours every day, which means that there is less time for other fundamental activities like resting, meals and family life.

AGRADECIMIENTOS

El proyecto fue financiado mediante una beca de doctorado por el CONACYT (Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología) de México y el DAAD (Deutscher Akademischer Austauschdienst) de Alemania.

Se agradece al Colegio de Graduados Perspectivas de la Ecología Urbana, apoyado por la DGF (Deutsche Forschungsgemeinschaft) y a todos sus integrantes. La DFG, a través de este colegio, financió parte del proyecto y posibilitó las estancias en la Ciudad de México.

Para la realización de este trabajo fue fundamental el apoyo de numerosas personas. Se agradece a la población entrevistada su disponibilidad para otorgar tiempo y su historia personal; la valiosa información que aportaron son la base de ésta investigación.

Agradezco a mi jurado:

A Barbara Lenz por haber creído en mi proyecto y apoyarme en momentos cruciales

Al Dr. W. Endlicher por su apoyo y motivación

Y a Esther Maya, por haber mostrado un gran interés en el trabajo y por su simpatía.

La Dra. Atlántida Coll-Hurtado, maestra de toda una vida, impidió la orfandad de este proyecto en los momentos más difíciles.

Agradezco a los amigos y conocidos que me posibilitaron contactos para las entrevistas.

Gracias a Marichú que facilitó contactos en la Normal de Amecameca, a Amaranta, a Víctor, a Luis. Gracias a Sandy por las risas y los llantos que inspiró con sus historias. Gracias a Rafael, que ofreció contactos y fue un excelente compañero de trabajo en los laberintos de San Buenaventura para las sesiones fotográficas.

Gracias nuevamente a Anuar Martínez por elaborar la cartografía, por los resultados y por su generosa disponibilidad.

Los amigos de Berlín fueron apoyo indirecto pero crucial: Betka por su compañía, sus risas en el invierno interminable, con el doctorado interminable; Katharina por el intercambio, la motivación y las charlas al calor de un té marroquí; María y Carla, del frente de mujeres valientes que me sostuvieron e impulsaron a crecer; Mireya, amiga de siempre, por suerte también radicada en Berlín.

Gracias a la comunidad de la *Calle Urban*, a sus habitantes mágicos con sus guisos mágicos

Gracias a Martínez por su paciencia e impaciencia cuando fue necesaria.

Azucena Arango Miranda
Berlín, octubre de 2010

CONTENIDO

RESUMEN.....	2
ZUSAMMENFASSUNG	3
ABSTRACT	5
AGRADECIMIENTOS	6
CONTENIDO	7
LISTA DE MAPAS, IMAGENES, GRÁFICAS Y CUADROS	9
LISTA DE SIGLAS	12
1. EL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	14
1.1. INTRODUCCIÓN	14
1.1.1. Planteamiento del problema.....	14
1.1.2. Hipótesis y objetivos.....	15
1.1.3. Antecedentes del tema	16
1.1.4. Metodología: entrevistas personales	17
1.1.5. Contenido capitular	19
1.2. Procesos urbanos en América Latina.....	20
1.2.1. Importancia mundial de las ciudades latinoamericanas	20
1.2.2. Crecimiento “explosivo”	23
1.2.3. El modelo de sustitución de importaciones (MSI).....	25
1.2.4. Las periferias expandidas y sus conflictos.....	26
1.2.5. Perspectivas (¿?)	28
2. MARCO TEÓRICO: MANEJO DEL TIEMPO Y MOVILIDAD	32
2.1. Introducción: la geografía del tiempo y la vida cotidiana.....	32
2.2. Time-Budget (TB) o Manejo del Tiempo (MT).....	37
2.2.1. Concepto de TB: el tiempo visto como recurso en la sociedad industrial	37
2.2.2. Investigaciones y registros modernos	39
2.3. Movilidad cotidiana: el fenómeno de los movimientos pendulares	46
2.3.1. Introducción: movilidad cotidiana	46
2.3.2. Estructura urbana: concéntrica y expandida	48
2.3.3. Ubicación del empleo y la vivienda.....	52
2.3.4. El transporte como condicionante de la movilidad cotidiana	55
3. LA ENTREVISTA COMO MÉTODO DE TRABAJO EN EL MUNICIPIO DE IXTAPALUCA	62
3.1. Método empleado: la entrevista.....	62
3.1.1. Ventajas de los métodos cualitativos	62
3.1.2. La entrevista como herramienta de trabajo	64
3.1.3. El cuestionario: temas de la entrevista.....	68
3.1.4. Acceso a la población entrevistada	71
3.1.5. Aplicación de las entrevistas: estancias en la Ciudad de México	72
3.1.6. Análisis de la información	76

3.2. Región de estudio: Ixtapaluca y sus Unidades Habitacionales (UH)	77
3.2.1. El municipio de Ixtapaluca y su transición rural-urbana	79
3.2.2. El fenómeno masivo de las UH en Ixtapaluca	84
3.2.3. San Buenaventura: imagen actual de Ixtapaluca	88
3.2.4. Postura del gobierno local	92
4. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO	96
4.1. Ciudad de México: Introduction	96
4.1.1. Carácter urbano	96
4.1.2. Su centralismo crónico	99
4.1.3. El fenómeno metropolitano, antesala de la megalópolis	103
4.1.4. Intentos por definir la metrópolis	105
4.1.5. Metrópolis fragmentada: ciudad central y periferia conurbada	108
4.2. Movilidad en la ciudad de México	109
4.2.1. Movilidad en la Ciudad de México	109
4.2.2. Movilidad fragmentada: Distrito Federal y municipios conurbados	110
4.2.3. Transporte y vialidad en la Ciudad de México	112
4.3. Movilidad cotidiana en la Ciudad de México	118
4.3.1. La movilidad cotidiana como fenómeno mundial	118
4.3.2. ¿Porqué movilizarse? Condiciones locales	119
4.3.3. Registro de la movilidad cotidiana: Encuesta Origen-Destino (EOD)	121
4.3.4. Discurso político y papel del Estado	125
5. RESULTADOS VIVIR EN LA PERIFERIA Y PENDULAR A LA CIUDAD DE MÉXICO. APROXIMACIÓN AL CASO DE IXTAPALUCA	130
5.1. El commuting nuestro de cada día	130
5.1.1. Introducción: personas entrevistadas	130
5.1.2. Movilidad cotidiana en la Región Chalco-Amecameca	133
5.1.3. Restricción laboral: ¿Por qué trabajar en el “De Efe”?	134
5.1.4. Condiciones para movilizarse: transporte y tráfico	137
5.2. Vivienda y Unidades Habitacionales en Ixtapaluca	140
5.2.1. El sueño: vivienda propia en Ixtapaluca	141
5.2.2. El sueño se vuelve pesadilla: movilidad cotidiana	145
5.3. El manejo del tiempo de los entrevistados	147
5.3.1. Movilidad cotidiana y rutina: caracterización por tipo de actividad	147
5.3.2. Reloj de rutina: propuesta de análisis	153
DISCUSIÓN:	168
BIBLIOGRAFIA GENERAL	173

LISTA DE MAPAS, IMAGENES, GRÁFICAS Y CUADROS

		Página
	CAPITULO 1	
Cuadro 1	Planteamiento del problema de investigación	14
Mapa 1	Países que conforman América Latina y principales ciudades	20
Cuadro 2	Aglomeraciones más importantes del mundo	21
Imagen 1	Focos globales de las ciudades latinoamericanas	23
Cuadro 3	Historia colonial de las tres megaciudades latinoamericanas	25
Cuadro 4	Pronóstico de crecimiento de las ciudades al año 2025	28
Imagen 2	Nuevos elementos estructurales de las ciudades latinoamericanas según Janoschka 2002	29
	CAPITULO 2	
Imagen 3	Time-Geographic Dynamic Map. Parkes and Thrift. 1980	33
Imagen 4	Actividades de los miembros de una familia sueca y trayectoria individual (Path) tiempo-espacio	34
Imagen 5	Espacio existencial (Relph, 1976)	36
Cuadro 5	Países pioneros en los estudios de Time-Budget	40
Cuadro 6	Principales actividades primarias según Szalai y ejemplos	41
Cuadro 7	El uso del tiempo en doce países. Promedios por actividad primaria según minutos dedicados por semana. 1972	42
Imagen 6	Reloj para coleccionar información de Time-Budget. Departamento de Agricultura de Estados Unidos	44
Imagen 7	Crecimiento de las ciudades por círculos concéntricos. Park y Burgess: 1925. Escuela de Chicago	50
Imagen 8	Teoría del lugar central: Christaller	53
	CAPITULO 3	
Cuadro 8	Dualismo entre métodos cualitativos y cuantitativos en Geografía	63
Cuadro 9	Los tipos de entrevistas	65
Cuadro 10	Cualidades del investigador para optimizar el trabajo con los entrevistados	67
Cuadro 11	Etapas del trabajo empírico	68
Cuadro 12	Temas principales de la entrevista y ejemplos de preguntas	70
Imagen 9	Construcción del Distribuidor Vial “La Concordia” poco antes de su inauguración: 7 de diciembre de 2007	73
Cuadro 13	Personas entrevistadas durante las estancias de trabajo de campo en Ixtapaluca y sus alrededores	74

CAPITULO 3

Cuadro 14	Método de codificación para el análisis de entrevistas	77
Mapa 2	Ubicación de la Región Ixtapaluca	78
Cuadro 15	Municipio de Ixtapaluca. Población 1950-2005	79
Cuadro 16	Municipio de Ixtapaluca. Vivienda 1950-2005	80
Mapa 3	Tipología de asentamientos en Ixtapaluca	81
Cuadro 17	Asentamientos nuevos en Ixtapaluca por tipos de poblamiento 1970-2005	82
Cuadro 19	Conjuntos habitacionales en Ixtapaluca 1992-2002	85
Cuadro 20	Unidades Habitacionales del municipio de Ixtapaluca: primer y segunda etapa	86
Cuadro 21	Incremento de población por localidad en Ixtapaluca 1995-2005	87
Imagen 10	UH. San Buenaventura. Imagen actual de Ixtapaluca	89
Imagen 11	San Buenaventura en un día de Tianguis	89
Cuadro 22	Características de las viviendas del conjunto habitacional San Buenaventura en Ixtapaluca	91

CAPITULO 4

Imagen 12	Oriente de la Ciudad de México. Vista nocturna de la mancha urbana	97
Imagen 13	La ciudad del Imperio Azteca: Mexico-Tenochtitlan. Reconstrucción gráfica ca. s. XVI	99
Imagen 14	Evolución histórica y expansión de la actual Ciudad de México	100
Mapa 4	Etapas de crecimiento de la Ciudad de México.	101
Cuadro 23	Ciudad de México. Indicadores de su evolución demográfica 1950-2010	102
Imagen 15	Imagen de satélite de la actual Ciudad de México	104
Mapa 5	Área Metropolitana de la Ciudad de México	107
Imagen 16	Mancha urbana de la Ciudad de México y red del Metro	111
Imagen 17	Medios de transporte en la Ciudad de México	113
Cuadro 24	Sistema de transporte público y privado de la Ciudad de México	114
Cuadro 25	Red de Transporte Colectivo Metro. Ciudad de México	115
Mapa 6	Red vial. Carreteras existentes y proyectadas para la movilidad metropolitana	117
Cuadro 26	Infraestructura vial del Distrito Federal	117
Mapa 7	Movilidad en la ciudad. Transporte metropolitano y viajes persona-día. 1996	120
Mapa 8	Accesibilidad y tiempos de recorrido en transporte público. 1996	121
Imagen 18	Acceso norte a la red del metro	122
Cuadro 27	Corredores de población pendular en la ZMCM	123

Cuadro 28	Viajes diarios en la ZMCM según modo de transporte utilizado. EOD 1994	123
CAPITULO 5		
Cuadro 29	Personas entrevistadas: datos generales	131
Mapa 9	Lugar de vivienda y lugar de trabajo de personas entrevistadas	133
Cuadro 30	Condiciones que motivan el <i>commuting</i> en la región Ixtapaluca. “Viejos” y “nuevos” <i>commuters</i>	135
Cuadro 31	Opiniones de los entrevistados relacionadas con el empleo y los motivos para la movilidad cotidiana	136
Cuadro 32	Condiciones del transporte público mencionados en la entrevista	139
Imagen 19	Propaganda política de apoyo a la vivienda	141
Imagen 20	Propaganda de Unidades Habitacionales en Ixtapaluca	142
Imagen 21	“Slogans” de venta de vivienda en Unidades Habitacionales	143
Imagen 22	Dimensiones de las viviendas en Unidades Habitacionales	144
Imagen 23	San Buenaventura, Ixtapaluca: casas en venta y/o traspaso. Noviembre 2009	147
Cuadro 33	Clasificación de actividades. Manejo del tiempo y rutina en Ixtapaluca	148
Cuadro 34	Principales actividades y tiempo fuera del hogar en un día normal	150
Gráfica 1	Tiempo de recorrido diario en horas	150
Cuadro 35	Indicadores de principales actividades en la rutina	151
Gráfica 2	Horas de descanso(sueño)	151
Gráfica 3	¿A qué hora se levanta?	152
Gráfica 4	Jornada de trabajo	152
Gráfica 5	Reloj de rutina. Entrevista 16-A	154
Gráfica 6	Reloj de rutina. Entrevista 16-B	155
Gráfica 7	Reloj de rutina. Entrevista 19-A	156
Gráfica 8	Reloj de rutina. Entrevista 19-B	158
Gráfica 9	Reloj de rutina. Entrevista 4-A	159
Gráfica 10	Reloj de rutina. Entrevista 4-B	160
Gráfica 11	Reloj de rutina. Entrevista 17	161
Gráfica 12	Reloj de rutina. Entrevista 5	163
Gráfica 13	Reloj de rutina. Entrevista 23	164
Cuadro 36	Conclusiones: vivir en unidad habitacional de Ixtapaluca implica mucho viaje y poco descanso	170

LISTA DE SIGLAS

DFG	Deutsche Forschung Gemeinschaft
MT	Manejo de Tiempo
TB	Time Budget
MSI	Modelo de Sustitución de Importaciones
ONU	Organización de las Naciones Unidas
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
EZLN	Ejército Nacional de Liberación Nacional
ILO	International Labour Office
UH	Unidades Habitacionales
URSS	Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
IATUR	Internacional Association of Time Use Research
USA	United States of America
CBD	Central Business District
UNAM	Universidad Nacional Autónoma de México
INEGI	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática
UPREZ	Unión Popular Revolucionaria Emiliano Zapata
GEM	Gobierno del Estado de México
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
IMSS	Instituto Mexicano del Seguro Social
ADO	Autobuses de Oriente
INFONAVIT	Instituto del Fondo Nacional para la vivienda de los Trabajadores del Estado
FOVISSSTE	Fomento a la Vivienda para trabajadores del Estado
GDF	Gobierno del Distrito Federal
CEDA	Central de Abasto de la Ciudad de México
FICEDA	Fideicomiso de la Central de Abasto de la Ciudad de México
SCT	Sistema de Transporte Colectivo Metro
ZMCM	Zona Metropolitana de la Ciudad de México
CONAPO	Consejo Nacional de Población
PIB	Producto Interno Bruto
SETRAVI	Secretaría de Transporte y Vialidad
DF	Distrito Federal
SEDESOL	Secretaría de Desarrollo Social
ZMVM	Zona Metropolitana del Valle de México
COMETAH	Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos
POZMVM	Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México
STC	Sistema de Transporte Colectivo Metro
STE	Sistema de Transportes Eléctricos
RTP	Red de Transporte Público de Pasajeros
DDF	Departamento del Distrito Federal
EOD	Encuesta Origen Destino



I. INTRODUCCIÓN. PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

1. PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

- 1.1. Planteamiento del problema
- 1.2. Hipótesis y objetivos
- 1.3. Antecedentes del tema
- 1.4. Metodología: entrevistas personales
- 1.5. Contenido capitular

2. PROCESOS URBANOS EN AMÉRICA LATINA

- 2.1. Importancia mundial de las ciudades latinoamericanas
- 2.2. Crecimiento explosivo
- 2.3. Modelo de sustitución de importaciones
- 2.4. Periferias expandidas y sus conflictos
- 2.5. Perspectivas (¿?)

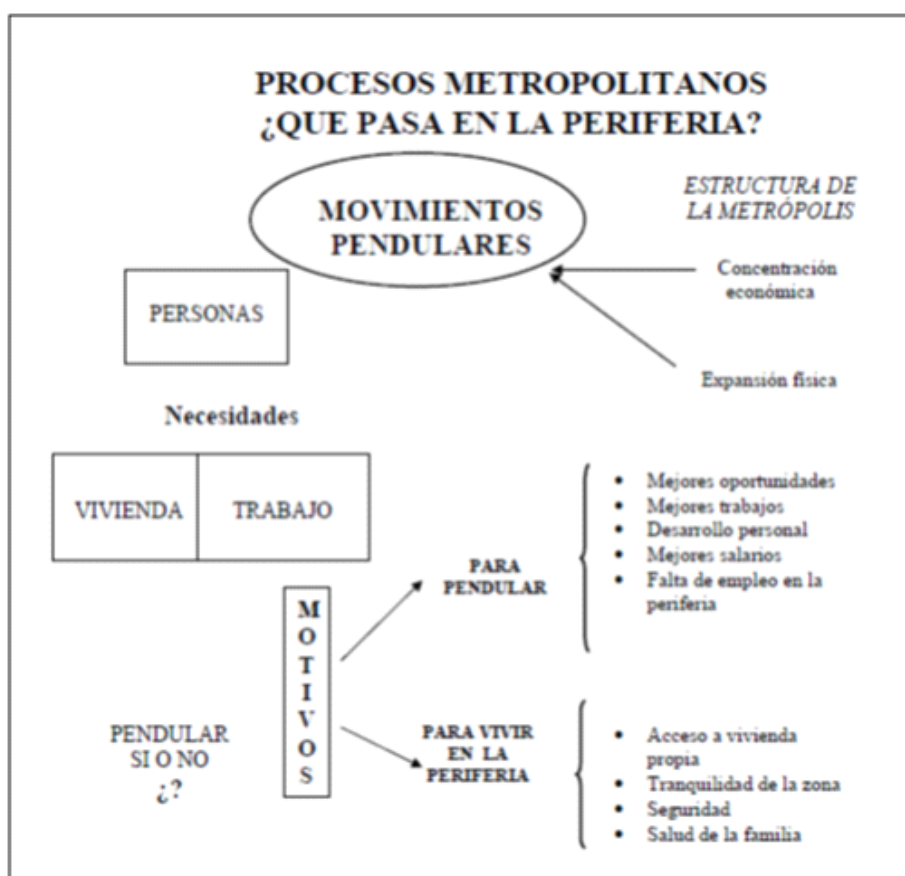
1. EL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN

1.1.1. Planteamiento del problema

Como punto de partida, la investigación se concentra en dos grandes temas: la movilidad cotidiana y los megaproyectos de vivienda en los municipios conurbados de la Ciudad de México, temas que a su vez están relacionados con el manejo del tiempo de la población entrevistada. Las transformaciones actuales en la estructura urbana, y particularmente los intensos procesos que ocurren en la periferia metropolitana, son el contexto que explica la movilidad cotidiana. En la actual dinámica urbana, la ciudad concentra y se expande a la vez; por un lado, las actividades productivas se aglutinan en áreas centrales y semicentrales y encarecen el uso para la vivienda, así es como el mercado del suelo ha expulsado la población a la periferia (Delgado et al., 2003). Los sitios de vivienda y los centros de trabajo están alejados entre sí y la población tiene que moverse cada día entre estos dos polos urbanos. (Esquema 1)

Cuadro 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



Fuente: Elaboración propia basada en la investigación. Los motivos para seleccionar el sitio de la vivienda son distintos a los de países industriales.

Existen tres elementos implicados en la movilidad cotidiana, (en inglés commuting): vivienda, empleo y transporte. En esta metrópolis los mejores trabajos se ubican en áreas centrales de la ciudad, al mismo tiempo la vivienda accesible para las generaciones jóvenes está en la periferia más alejada, donde los costos de uso del suelo y de construcción son bajos, la movilidad cotidiana se vuelve necesaria. Desde la perspectiva individual (familiar), existen motivos para comprar una vivienda en la periferia (esquema 1), y, a su vez, motivos para mantener o buscar un empleo en áreas urbanas centrales, lejos de la vivienda; ambas decisiones son las que originan la movilidad cotidiana. Esta situación influye en las decisiones familiares que finalmente condicionan la rutina, base de la vida familiar, y por tanto, reflejo de su calidad de vida.

1.1.2. Hipótesis y objetivos

La cuestión central del trabajo se resume de la siguiente manera:

¿Qué significa vivir en la periferia conurbada de la Ciudad de México? La necesidad de una vivienda y las estrategias de venta se combinan para que grandes cantidades de población adquieran a crédito su “casa propia” en megaproyectos habitacionales. Dichos proyectos carecen de planeación, no desarrollan infraestructura básica, ni servicios urbanos, ni centros de empleo; se ubican en las áreas más lejanas de la periferia por lo que sus residentes se ven “obligados” a la movilidad cotidiana por motivo laboral. Las lejanías de los sitios de vivienda en relación con los centros de trabajo y las malas condiciones de accesibilidad afectan la diaria movilidad y con ello la calidad de vida de los compradores; una posibilidad de analizarlo es a través del manejo de tiempo o rutina que permite esquematizar los tiempos excesivos de los recorridos diarios. Los traslados de miles de habitantes del municipio de Ixtapaluca se realizan en condiciones estresantes debido a la mala infraestructura vial, los pésimos servicios de transporte público y el intenso tráfico, algunas de las consecuencias más importantes son el cansancio excesivo y el riesgo de accidentes de tránsito.

El objetivo central de la investigación fue:

Analizar las condiciones de vida en la periferia conurbada de la Ciudad de México, particularmente a través de la calidad de vida de la población que habita en megaproyectos habitacionales del municipio de Ixtapaluca. Para ello se llevaron a cabo entrevistas donde los principales temas son la movilidad cotidiana de la población, las condiciones para la movilidad, como el transporte; las vialidades y el tráfico, el manejo del tiempo o rutina y la historia de la vivienda. La historia de la vivienda permitió reconocer los motivos que condicionaron la compra y emigración a la periferia conurbada. Para intuir si la calidad de vida de la población se ve afectada por la ubicación de su nuevo domicilio, se analizó el manejo del tiempo a través del registro de rutinas personales y la clasificación de las principales actividades que se desarrollan en un día laboral, con ello se han diseñado diagramas de manejo de tiempo o “Relojes de Rutina” para distinguir cuánto tiempo se dedica cada día a la movilidad cotidiana, a la jornada laboral, y a otras actividades importantes como el descanso, los alimentos y el tiempo libre y/o con la familia. Para contextualizar el tema se analizaron las transformaciones internas de la estructura urbana de

la Ciudad de México que dan lugar a la movilidad cotidiana y que explican que los sitios de empleo y los de vivienda se encuentren alejados entre sí.

1.1.3. Antecedentes del tema

El trabajo es la continuación de anteriores proyectos de grado, en una primera investigación (tesis de licenciatura) se abordó un tema local: la industria papelera en el poblado de San Rafael, Estado de México y el enclave industrial que se conformó a su alrededor. Como todo enclave, se creó bajo una coyuntura que reunió recursos naturales, acceso al mercado y mano de obra y la protección gubernamental a inversores extranjeros. La llegada del libre mercado y la globalización llevó a la empresa a pique y, con ella, al pueblo-empresa creado. En casos similares, los sitios “desaparecen”, al no tener el sustento económico que los generó. En el caso de San Rafael la sobrevivencia económica se basó en la movilidad cotidiana de su población trabajadora, dada la cercanía con la Ciudad de México. Este hecho fue la conclusión de la investigación y a la vez la premisa del siguiente trabajo.

Desde la primera investigación, la influencia de la Ciudad de México, ubicada a 60 Km., fue un tema rector. La tesis de maestría partió de este hecho. No sólo la población de San Rafael pendula a la ciudad, sino la de la región entera conformada por doce municipios. La influencia metropolitana se presenta en diversas formas y a distintos niveles. Esta región, denominada “Región de los Volcanes” se caracteriza por un paisaje montañoso y una relativa homogeneidad socioeconómica (Arango 2003). La investigación profundizó sobre las nuevas expresiones de la relación campo-ciudad. Un tema de gran interés para los estudios del territorio es el avance de la urbanización sobre áreas rurales y la importancia de la movilidad cotidiana. Nuevamente surgió un tema pendiente a investigar y con ello el siguiente proyecto de investigación.

En la tesis de maestría fue posible reconocer que el impacto de la urbanización es gradual y concéntrico. La zona más dinámica, donde el espacio conformado es a la vez rural y urbano es la franja periurbana, justo donde la mancha urbana avanza; la confrontación urbano-rural es un tema importante. Esta porción presenta características de ambos territorios, la transformación al oriente de la ciudad fue el tema central del trabajo, algunas manifestaciones son el avance de la urbanización y la movilidad cotidiana de población. De igual manera que en caso anterior, las conclusiones de esa investigación inspiraron el tema central del doctorado.

El acercamiento cada vez mayor a la Ciudad de México hizo evidente el avance de la urbanización y la transformación de espacios cada vez más lejanos al centro de la metrópolis, uno de ellos es la periferia oriente, donde se encuentra la Región de los Volcanes. Dentro de estas nuevas manifestaciones, las UH surgidas en pocos años son el fenómeno de mayor impacto visual y sin duda territorial, por ello, y por estar directamente relacionadas con la expansión de la metrópolis y la movilidad cotidiana, se convirtió de inmediato en el tema central de esta investigación. El estudio de la movilidad cotidiana y su relación con los sitios de vivienda es un tema de mucha importancia actual.

La Ciudad de México es una de las ciudades más grandes del mundo, sus procesos territoriales han despertado el interés internacional. Los procesos generados en Ixtapaluca son un ejemplo del

urbanismo actual en ciudades latinoamericanas. Esta dinámica es parte de la expansión de la Ciudad de México y la conformación de “nuevas” periferias por empresas privadas que aprovechan ventajas coyunturales de la gran necesidad de vivienda. La dinámica demográfica latinoamericana se caracteriza por su fuerte crecimiento poblacional, fenómeno desconocido en ciudades industriales, donde se viven procesos contrarios de reducción de población y espacios urbanos que se “contraen” (Shrinking o “contracción urbana”).

La movilidad cotidiana es un tema importante para los estudios urbanos en todo el mundo, sin embargo, en México, al ser un fenómeno de evolución reciente no existen suficientes publicaciones y faltan los registros estadísticos. Este aspecto fue reconocido como una de las principales aportaciones de la investigación, por tratar un tema poco estudiado pero relevante en la actualidad urbana latinoamericana. La información se basa en la perspectiva individual de personajes clave, protagonistas del proceso, se espera que los resultados presentados sean una base para inspirar investigaciones posteriores.

A partir del 2006, fue posible encontrar un grupo de trabajo que repercutió positivamente en el proyecto. El Colegio de Graduados Perspectivas de la Ecología Urbana II (Graduiertenkolleg Stadökologische Perspektiven) asentado en el Instituto de Geografía de la Universidad Humboldt de Berlín, con financiamiento de la Sociedad Alemana de Investigación (DFG). En él participó un grupo de investigadores que asesoraba al grupo de becarios de diversas disciplinas y universidades, cuyos temas estuvieron relacionados con la ecología urbana. La participación como doctorante asociada permitió acceder a condiciones inmejorables para desarrollar el grado. Las estancias de trabajo para aplicar las entrevistas en la Ciudad de México fueron posibles gracias al apoyo esta institución.

1.1.4. Metodología: entrevistas personales

Como se ha mencionado, la principal herramienta de trabajo fueron las entrevistas aplicadas en la región Ixtapaluca. A continuación se mencionan, los pasos que acompañaron el proceso de investigación, desde el surgimiento de la cuestión central, la revisión de textos, el análisis de bibliografía teórica y metodológica, hasta la puesta en práctica del método empleado y la obtención de los resultados. Debido a la importancia de la metodología, en el capítulo tres se encuentra una descripción detallada.

Para definir el tema de investigación fue necesario el constante intercambio con la tutora, así como la presentación en coloquios con colegas de la universidad tanto en Alemania como en México. Al mismo tiempo, la revisión de textos sobre la región y las visitas al área de estudio, permitieron definir el hilo conductor del proyecto de investigación. La revisión de bibliografía sobre temas urbanos fue un trabajo constante. La selección de materiales sobre temas tan amplios como la Ciudad de México, representó una cierta dificultad para seleccionar la información útil al proyecto. El sustento teórico del trabajo se apoyó en la consulta de textos sobre la dinámica urbana y el manejo del tiempo. La parte empírica del trabajo estuvo sustentada en la revisión de manuales especializados en métodos cualitativos aplicados a la geografía humana.

La región de estudio, se encuentra al sur oriente de la Ciudad de México y está conformada por municipios de la franja conurbada (Chalco, Ixtapaluca) y algunos en transición (Tlalmanalco, Amecameca y Juchitepec). En ella se aplicaron entrevistas semiestructuradas basadas en un listado de preguntas sobre cinco grandes temas: vivienda, trabajo, transporte y tráfico (circulación), rutina o manejo del tiempo y percepción del problema. Para seleccionar la población participante, se consideró su domicilio en los municipios mencionados, así fuera en una Unidad Habitacional o no, y su diario traslado (movilidad cotidiana) por motivo laboral a la Ciudad de México. Para acceder a las personas fueron importantes los contactos hechos para la investigación de maestría en la misma región; el acceso a informantes fue fácil y se enriqueció durante el desarrollo del trabajo a través de los propios entrevistados, su participación e interés en el proyecto fue muy positivo. La aplicación de la entrevistas se realizó durante dos estancias en la Ciudad de México, en noviembre y diciembre de 2006 y diciembre y enero de 2007.

La selección de un método cualitativo representó un reto a la investigación por ser la primera experiencia en este campo de trabajo, significó una intensa revisión de lecturas y algunos debates con colegas para llevarlo a cabo de forma adecuada. El enfoque del trabajo sobre la perspectiva individual de la realidad urbana permitió acercarse a una dimensión poco tratada en geografía y que ofrece una rica aportación al análisis territorial, ya que lo complementa con un enfoque más social y humanista (Propín 2003).

La entrevista es un método empleado en ciencias sociales, consiste en un diálogo o plática entre el investigador y la persona participante o “entrevistado”. Este encuentro, por lo general personal, se realiza con ayuda de un listado de cuestiones o temas a tratar. La habilidad del investigador es fundamental para lograr que cada individuo mencione la información de interés sin necesidad de presionar. Las preguntas deben ser claras, entre mejor esté preparado el entrevistador, la atmósfera será más natural y se logrará un mejor diálogo. Como se ha mencionado en este trabajo, la disposición de la población participante fue ejemplar y se lograron encuentros que aportaron información muy valiosa sobre los temas de interés.

El método de las entrevistas implica cinco facetas principales: el diseño de la idea de investigación, el diseño del cuestionario o guía de preguntas, su aplicación, la captura (transcripción) y codificación y el análisis de los resultados. El registro de las pláticas (entrevistas) se hizo con una grabadora analógica en la primera etapa y una digital en la segunda etapa, también se hicieron notas escritas. Luego del trabajo de transcripción, se codificaron los temas más importantes y finalmente se analizó la información; los resultados se discuten ampliamente en el capítulo cinco.

1.1.5. Contenido capitular

El trabajo incluye cinco capítulos. El primero consta de dos partes principales, la primera describe el tema de la investigación, plantea el problema y los objetivos, sus antecedentes y metodología de estudio. La segunda parte incluye un panorama de los procesos urbanos en América Latina, se menciona la importancia de sus ciudades en el mundo así como algunos procesos urbanos actuales, como: la expansión de las áreas urbanas, el crecimiento demográfico explosivo, algunos problemas apremiantes y las perspectivas de la región.

El capítulo dos resume el sustento teórico que apoya el planteamiento de esta investigación; se han considerado dos principales temas: el Manejo de Tiempo (MT) o Time-Budget (TB) por un lado, y la movilidad cotidiana por otro. De forma introductoria se describe la geografía del tiempo, representada por la escuela de Lund (Hägerstrand 1970). Durante las siguientes décadas los estudios de manejo del tiempo evolucionaron junto con los registros y la metodología empleada, por lo que se consolidó como una rama importante de los estudios sociales. El segundo gran tema es la movilidad cotidiana, analizada a partir de la estructura y forma de la ciudad, basada en las teorías clásicas que explican las formas de expansión y a la vez la dinámica de uso de suelo y distribución de los sitios de trabajo y empleo que condicionan el fenómeno urbano de la movilidad cotidiana.

El tercer capítulo describe la metodología empleada. Para acercarse al tema de estudio se consideró conveniente la escala individual de trabajo, por lo que se realizaron entrevistas personales en la región de Ixtapaluca ubicada en la periferia conurbada al oriente de la Ciudad de México. Este lugar se caracteriza por la construcción reciente de megaproyectos de vivienda de interés social; por su dimensión, el impacto de este fenómeno es el tema central de la investigación. El capítulo incluye la descripción del método empleado, es decir, las entrevistas, y presenta al área de estudio y el proceso inmobiliario actual.

El cuarto capítulo incluye un diagnóstico de la Ciudad de México como fenómeno urbano, en primer lugar se describe la historia de su formación y se citan los datos que conforman su carácter urbano centralista. Posteriormente se incluyen dos temas fundamentales para: las condiciones de la movilidad (transporte y vialidades) y el contexto urbano de la movilidad cotidiana. La movilidad en la ciudad está íntimamente ligada a decisiones políticas, este trasfondo cierra la discusión en el capítulo; entre otros temas se analizan los factores que impregnan la decisión por el sitio de vivienda, forzada por los precios del suelo, así como la fragmentación de la ciudad en dos entidades políticas y la consecuente disfunción de la infraestructura, base para la movilidad intermetropolitana.

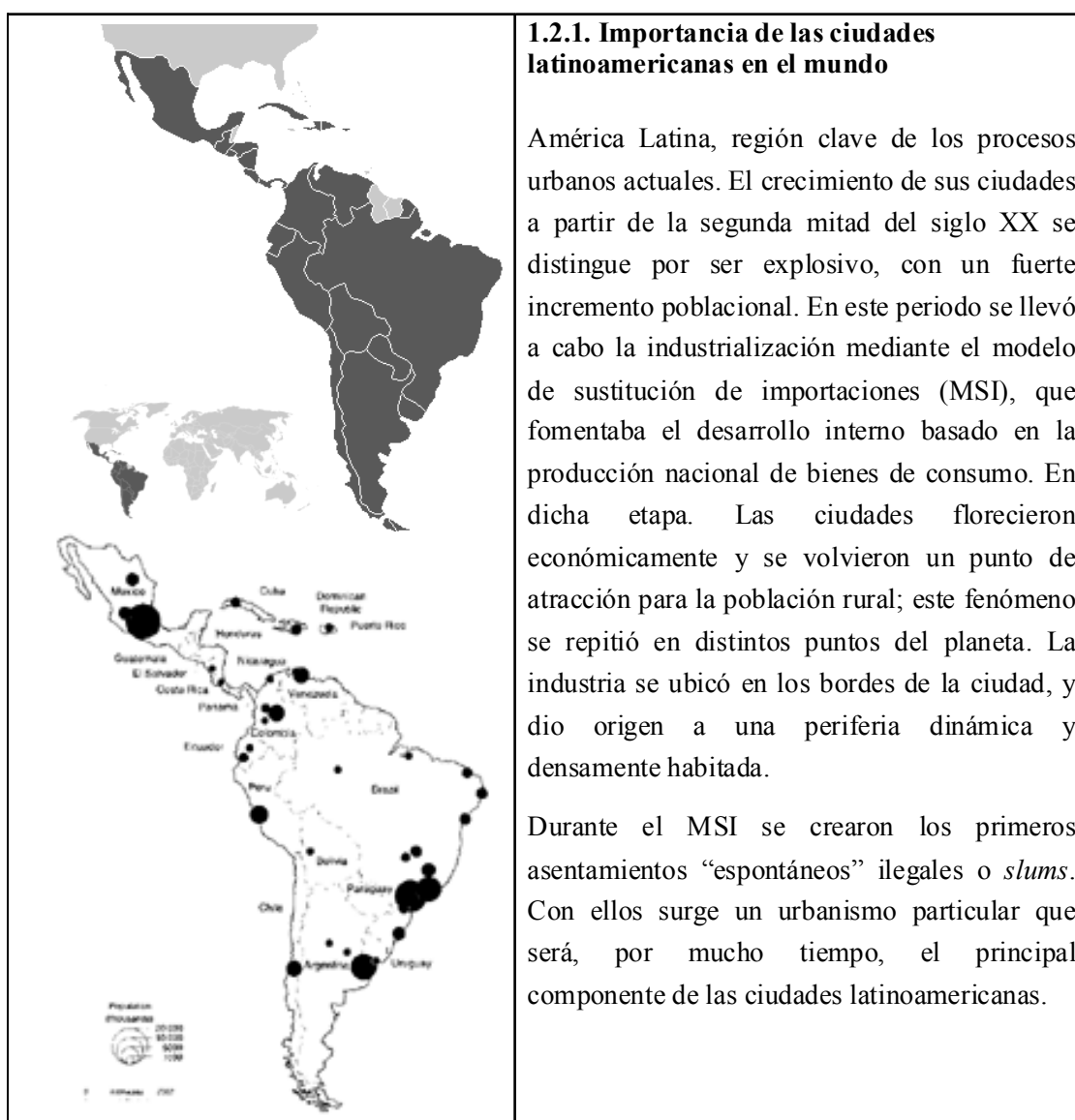
Finalmente, el capítulo cinco resume los resultados obtenidos en las entrevistas y la discusión final de la investigación. Los temas principales que se presentan son la movilidad cotidiana de la población, los motivos individuales para comprar una vivienda, primero, y para movilizarse cotidianamente a la Ciudad de México, como consecuencia; se analizan también temas cruciales como las condiciones para la movilidad, los medios de transporte y la red vial, así como la circulación. Por último se presenta un análisis gráfico del manejo de tiempo representado por un

gráfico denominado Reloj de Rutina que resume visualmente los temas centrales y las conclusiones del trabajo.

1.2. Procesos urbanos en América Latina

1.2.1. Importancia mundial de las ciudades latinoamericanas

A continuación se presenta un panorama de acercamiento al tema de investigación. Los tres principales apartados son: a) procesos urbanos actuales en América Latina, b) Ciudad de México y sus rasgos particulares, y c) la noción general del tema central del doctorado: los movimientos pendulares en la Ciudad de México. A continuación, en la primera parte, se anota la importancia de las ciudades latinoamericanas en el contexto mundial, su crecimiento explosivo, el fenómeno de sus periferias expandidas y los conflictos correspondientes, así como sus perspectivas a futuro.



MAPA 1. PAÍSES QUE CONFORMAN AMÉRICA LATINA Y PRINCIPALES CIUDADES

El éxodo rural¹ y el crecimiento natural de la población dispararon en pocos años el tamaño de las capitales en Latinoamérica. En menos de tres décadas, la Ciudad de México, São Paulo y Buenos Aires pasaron a la lista de las ciudades más pobladas del mundo (ONU 2007), otras metrópolis importantes de menor tamaño son Lima y Bogotá, importantes por su papel regional.

**Cuadro 2. AGLOMERACIONES
MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO**

	Población 2005 en miles
1. Tokio, Japón	35327
2. Ciudad de México, México (CM)	18735
3. New York-Newark, USA	18732
4. São Paulo, Brasil (SP)	18333
5. Mumbai (Bombay), India	18202
10. Buenos Aires, Argentina (BA)	12553
11. Los Angeles-Long Beach-Sta Ana, USA	12307
14. Rio de Janeiro, Brasil (RJ)	11469
18. Moskva (Moscú), Federación Rusa	10416
19 Paris, Francia	9852
27. Lima, Perú (L)	7747
29. Bogotá, Colombia (B)	7353
Total de población ciudades Latinoamericanas (CM, SP, BA , RJ, L, B)	76190

Fuente: Elaboración propia con datos de United Nations. 2007.
World Urbanization Prospects. The Revision 2007. Highlights. Economic & Social Affairs. NY.USA

Las seis urbes latinoamericanas concentran el 12% de población de las ciudades más pobladas en el mundo. Por sus dimensiones y su desarrollo dinámico y complejo son un laboratorio de procesos urbanos. La densidad habitacional de sus periferias o el rápido incremento de población son algunos ejemplos que distan de la realidad urbana en otras regiones. Estas ciudades son tema recurrente de los estudios territoriales de las últimas décadas.

Las cifras muestran una clara tendencia de urbanización mundial, en el 2005 el 49% de la población mundial vivía en medios urbanos, siendo la cifra para América Latina de 78%, similar a Europa (72%), y América del Norte 81% (ONU 2007b). El protagonismo de las ciudades ha sido tema de discusión desde fines del siglo XIX, el desarrollo industrial fue el inicio de una era urbana global. El interés por analizar las ciudades es una preocupación no solo a nivel académico, su papel económico, político y ambiental les da prioridad. Borja y Castells, Sassen, Knox y Friedmann analizaron la concentración de procesos de acumulación y actividades de mando de algunas ciudades del mundo.

Según Sassen, algunas aglomeraciones adquieren una nueva función estratégica y surge así el concepto de ciudad global (Sassen 1991). El número de población no es un criterio determinante sino su verdadero peso en el juego económico mundial, no es lo mismo una *megaciudad*, cuya población es mayor a los 10 millones de habitantes, que una *ciudad global*, cuya ubicación es estratégica para los servicios financieros, los servicios especializados, para las empresas o los sitios que generan innovaciones, desarrollos tecnológicos y mercados internacionales.

En Latinoamérica algunas ciudades son un mercado potencial y concentran funciones estratégicas para el funcionamiento del flujo económico mundial. El *GaWC* (Globalization and World Cities Study Group) ha analizado la participación concreta de las ciudades en la red mundial en función de los servicios de avanzada que concentran, siendo cuatro los más importantes: contabilidad, finanzas, servicios legales y publicidad. En América Latina las metrópolis representativas son Buenos Aires, Caracas, Ciudad de México, Santiago de Chile y São Paulo. En ellas existen instituciones estratégicas como la Bolsa de valores de São Paulo (Bovespa) o la Bolsa Mexicana de Valores de México. Estas ciudades tienen una función central para la región y son un puente con el mundo entero (Pérez Negrete 2002).

La integración de las ciudades latinoamericanas a la escena global tiene dos caras opuestas: por un lado se ubican en puntos urbanos que concentran propietarios que controlan la producción e información electrónica, a la par existe un selecto y reducido grupo de trabajadores altamente calificado; por otro lado queda al margen la mayoría de la población original, por lo que la histórica desigualdad social de las ciudades latinoamericanas se profundiza.

Un claro ejemplo es el empleo informal en zonas de rascacielos o centros financieros. La participación marginal de la población de clase baja en servicios y mano de obra salta es necesaria, así se aprovechan al máximo las ventajas locales de las ciudades pobres (Pérez Negrete 2002). Las “islas globales” de Santa Fe en la Ciudad de México, el centro financiero de la Avenida Paulista o Retiro en Buenos Aires son construidas, limpiadas, reparadas y alimentadas por población de un sector “pseudoformal” mal pagado que cohabita el mismo espacio con muy distintos derechos de “uso” y beneficio (imagen 1)

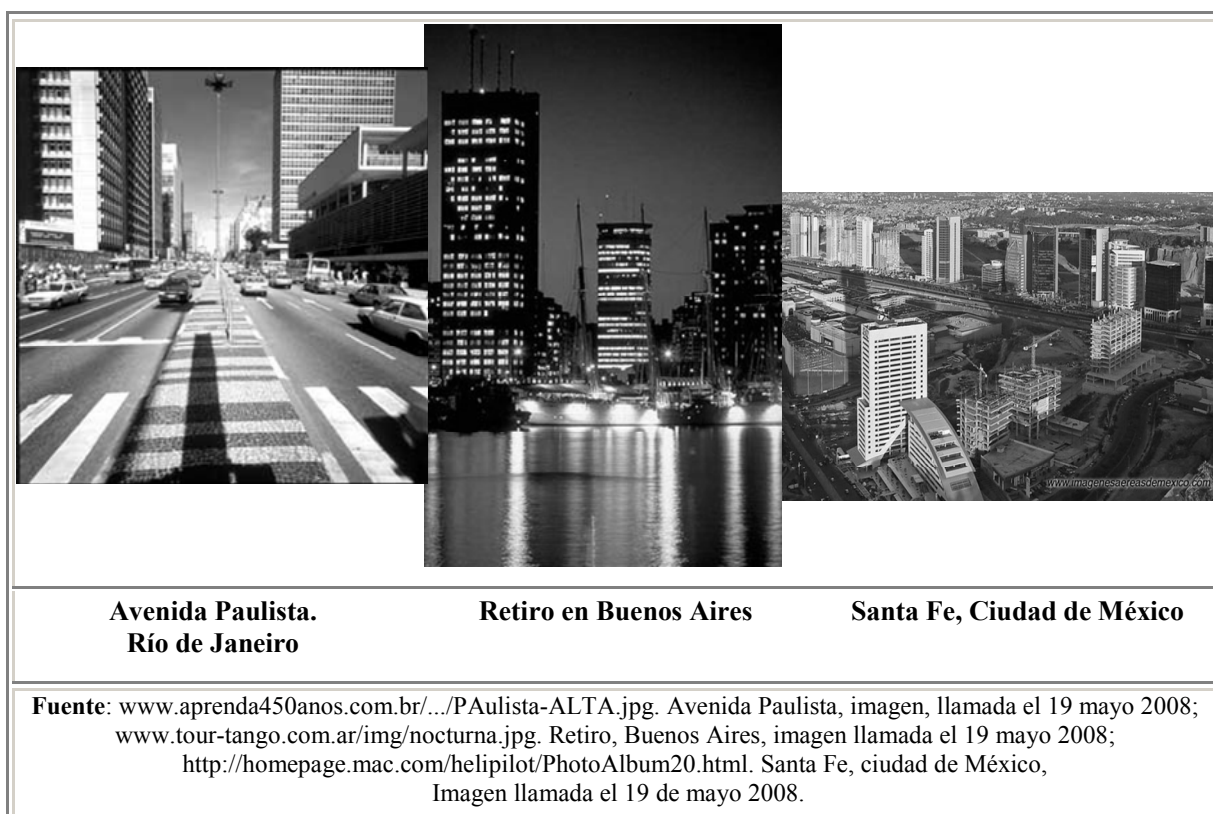


Imagen 1. FOCOS GLOBALES DE LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

Más allá del discurso de la ciudad global, en el paisaje urbano latinoamericano predominan imágenes de periferias inmensas y pobres, empleo informal, y una marginación generalizada, el papel global de estas ciudades esta a discusión. La proporción de población que participa del proceso integrativo es ínfima. La pobreza en las ciudades latinoamericanas se ha incrementado, simultáneamente hay noticias de la riqueza, cada vez mayor; de familias de empresarios latinoamericanos, y de la inserción de las ciudades a la globalidad.

Estas ciudades globales organizan una región que concentra 557 979 millones de habitantes (ONU 2007b). Son centros de transferencia de información a toda América Latina. Representan el acceso directo al mercado, su papel es decisivo y tienen instituciones estratégicas: universidades, centros financieros y de telecomunicación. Sin embargo su conexión y ventaja en el juego mundial esta restringida, son ciudades dominadas por problemas latentes a causa de su urbanización veloz, como la desigualdad social, la carente infraestructura urbana, la pobreza y problemas políticos, que en conjunto suman prioridades mayores que su inserción a la globalidad.

1.2.2. Crecimiento “explosivo”

El hecho de calificar de explosivo al crecimiento urbano latinoamericano intenta contextualizar su dimensión y velocidad, más que dotarlo de un carácter negativo. La estructura urbana actual de las ciudades Latinoamericanas es reflejo de su historia reciente. La influencia colonial española y

portuguesa (s. XVI-XIX) se proyecta en el tejido urbano. En el siglo XVI los reyes católicos de España apoyaron la expedición que, creyendo descubrir una nueva ruta hacia la India, llegó al continente Americano. Los navegantes portugueses siguieron la ruta y compartieron el espacio “descubierto”, dominando el actual territorio brasileño. Este acontecimiento sacudió a Europa entera. Las abundantes minas de oro y plata, entre otros valiosos recursos, generaron un flujo de riqueza, que fue decisivo para el despegue industrial del siglo XIX.

La colonización española y portuguesa fue la confrontación de distintas formas de concebir el territorio. Las ciudades originales fueron prácticamente destruidas para asentar al nuevo poder, la población original fue esclavizada, exterminada en batallas o por enfermedades “exóticas” durante casi dos siglos, tiempo necesario para conquistar el vasto espacio americano. En el siglo XIX la población de distinto origen (criollos, mestizos, negros, etcétera) inició un movimiento de independencia que se consumó entre 1810 y 1900. En este tiempo surgieron los distintos países que hoy conforman América Latina.

Los conquistadores llevaron un modelo de ciudad colonial que se aplicó a las ciudades americanas. La concepción urbana respondía a los intereses de la corona y al dominio espacial y económico de los territorios conquistados. Las actividades que dieron sustento a casi cinco siglos de riqueza colonial fueron extraurbanas: minería, agricultura intensiva y ganadería, todas ellas organizadas a partir de los centros urbanos de intercambio comercial. La circulación de bienes a través de ejes al exterior marcó el rumbo de las ampliaciones metropolitanas.

La estructura de damero es la herencia urbana colonial por excelencia, la ciudad parte de una plaza mayor o “zócalo” con calles rectas de bloques definidos (cuadras). Alrededor del centro se ubican los poderes representativos: la iglesia, el gobierno y la educación, instalados en edificios de arquitectura suntuosa. En el centro histórico se encontraban también los servicios y centros de intercambio. Las viviendas coloniales de inspiración mediterránea tenían grandes patios y portales que serían ocupadas por familias de poder. En una primera periferia paupérrima habitaba la población marginal (indígenas, esclavos, mestizos), la desigualdad en el acceso al espacio, la vivienda, los servicios y la ciudad misma es también una herencia colonial.

Las ciudades más importantes de Latinoamérica guardan un origen común. La minería fue la actividad que sustentó la economía colonial; en estas ciudades se llevó a cabo la administración y comercio de productos agrícolas (café en São Paulo), ganaderos (Buenos Aires) además de los productos mineros (Minas Gerais), en Brasil, Pachuca, Taxco o Zacatecas, en México. El papel protagónico de las ciudades en este periodo formó el sustento económico para una posterior industrialización incipiente como culminación de la independencia. El centralismo político y económico cada vez mayor de estas tres ciudades las convirtieron en poco tiempo en las impresionantes metrópolis actuales.

**Cuadro 3. HISTORIA COLONIAL DE LAS TRES
MEGACIUDADES LATINOAMERICANAS**

<i>Nombre y fecha de fundación</i>	Ciudad de México (1325)	São Paulo (1554) 2ª. Fundación 1850	Buenos Aires (1536)
<i>Origen</i>	Prehispánico (Aztecas)	colonial	colonial
<i>Ubicación</i>	Altiplano mexicano 2240msnm	80 Km. del Atlántico, ríos Tietê y Pinheiros	Río de la Plata, afluente del Paraná en su salida al Atlántico
<i>Imagen</i>			
<i>Característica o actividad principal</i>	capital del reino de la Nueva España	1850 auge de las plantaciones de café	Puerto y centro de administración ganadera de la pampa
<i>Año de independencia</i>	1810	1822	1816
<i>Formación étnica cultural</i>	Migrantes Españoles, mestizaje con población indígena original. Mayoritariamente mestiza	Migrantes portugueses, españoles italianos, alemanes, japoneses y esclavos africanos	Migración europea: españoles e italianos, alemanes y turcos
<i>Crecimiento metropolitano en miles</i>	1950- 2 883 1970- 8 769 1990- 15 312 2005- 18 735	1950- 2 950 1970- 6 637 1990- 9 595 2005- 18 333	1950- 5 098 1970- 8 105 1990- 10 513 2005- 12 553

Fuente: Elaboración propia. Estadísticas tomadas de United Nations: World Population Prospects 2007, Urban Population, Development and the Environment. www.unpopulation.org (llamada el 20.4.2008)

La estructura de algunas capitales se reforzó en cada periodo histórico, especialmente aquellas que tuvieron un papel central en la colonia. En la época independiente la industria se instaló siguiendo la estructura original y sus ampliaciones. La industrialización fue avanzando hasta entrado el siglo XX, una vez superada la crisis de independencia, una estabilidad relativa permitió emprender uno de los mejores proyectos económicos Latinoamericanos: el modelo de sustitución de importaciones.

1.2.3. El modelo de sustitución de importaciones (MSI)

El MSI data de la época de posguerra, su objetivo fue el crecimiento interno teniendo como base la industria nacional. Para ello era necesario anular la dependencia del exterior, se impusieron barreras a la importación y se promovió la inversión para proteger y desarrollar la industria local. A la par se generalizó una política social de apoyo a los trabajadores y una clara exigencia al capital privado para invertir en infraestructura y promover el desarrollo nacional.

Un resultado concreto del modelo de sustitución de importaciones es la industrialización y urbanización de la región (CEPAL 1996). Los procesos resultantes de esta etapa fueron procesos

urbanos dentro de un marco de “democracias desarrollistas” (Pérez Negrete 1996). El estado determinó los destinos económicos y sociales. El escenario de ello fueron las ciudades, polos de desarrollo relativo y centros de gran atracción para la población rural, fenómeno común dentro de la tendencia a la urbanización mundial. La posterior transición a un modelo de inserción en el mercado mundial (neoliberalismo) modificó completamente la lógica latinoamericana.

El periodo que cubre el MSI coincide con un crecimiento poblacional desmesurado, con altas tasas de crecimiento natural. De esta manera da inicio un fenómeno de impacto mundial, alarmante por su dimensión y sus posibles consecuencias: surgen los términos: mancha urbana, cinturón de miseria, explosión demográfica nociones que identifican la enormidad del proceso. En este periodo hay una clara tendencia a la urbanización en todo el mundo, cada vez es mayor el porcentaje de población que vive en medios urbanos; las “monstruosas” ciudades latinoamericanas comienzan a ser tema de discusión y comparación con otras regiones.

La adaptación a los veloces procesos de crecimiento urbano ha ocasionado nuevas modalidades de expansión urbana que han marcado historia, es así como la suburbanización, la policentralización, la polarización social, la segregación residencial, la fragmentación de la estructura urbana, etc., aparecen como rasgos destacados de una nueva geografía urbana latinoamericana (De Mattos 2002).

El éxodo rural latinoamericano es reflejo del sueño urbano y el crónico abandono del campo. Desde entonces, lo urbano es lo moderno, no el campo, por lo que uno será apoyado con todos los recursos y el otro será abandonado. Esto ha sido uno de los errores más grandes en la política latinoamericana², aunque no es exclusiva de esta región. Han surgido conflictos armados o movimientos sociales en focos rurales de la región, en México, Brasil, Perú, Bolivia, Colombia, Guatemala, Nicaragua, El Salvador, entre otros. La transformación territorial por el rápido crecimiento urbano se especifica en el siguiente apartado.

1.2.4. Las periferias expandidas y sus conflictos

Tanto el florecimiento económico de las capitales como la pobreza del campo condicionaron el éxodo rural. La dinámica demográfica de la población rural allegada a las urbes dio la nota explosiva a su crecimiento, no sólo fue un arribo masivo, trajo consigo las altas tasas de reproducción rural y las mantuvo hasta que los gobiernos actuaron en contra y se discutió como problema. En este periodo los incrementos de población de una década a otra son impresionantes; en 1950 la Ciudad de México tenía casi tres millones de habitantes, para 1970 eran ya nueve y en 1990 llegó a los quince millones. São Paulo tenía en 1950 tres millones de habitantes, para 1970 eran casi siete y en 1990 cerca de diez; al nuevo milenio 2000 llegó con 17 millones de habitantes (ONU 2007b).

Las metrópolis latinoamericanas se caracterizan por tener periferias pobres y extensas. El centralismo heredado desde tiempos coloniales ha hecho de sus capitales polos de atracción y es causante de su crecimiento explosivo. La velocidad del proceso urbano no permitió un desarrollo urbano equilibrado, la acelerada reproducción de la población y la ola de inmigrantes rurales, fenómenos conocidos como “éxodo rural” superaron las posibilidades de planeación. Como

resultado existe una latente crisis urbana que resulta en redes de corrupción, ligadas a necesidades urbanas básicas como transporte, vivienda o comercio.

El difícil acceso al mercado inmobiliario y al empleo es una constante que promueve la vivienda en la periferia. Vistas desde el aire, las periferias latinoamericanas son compactas tanto vertical como horizontalmente; se expanden bajo la tutela del relieve y las vías de acceso. Tales condiciones generan pobreza y marginación, lamentablemente son fenómenos comunes en Latinoamérica.

La migración masiva se instaló en asentamientos periféricos irregulares, el fenómeno común se conoce con distintos nombres según los países: barriadas o pueblo joven en Perú, colonia popular en México, villa miseria en Argentina, favelas en Brasil, e invasión en Ecuador y Colombia. La fuerte demanda de vivienda creó una especulación sin precedentes del suelo suburbano y se llevaron a cabo ventas ilegales de terrenos agrícolas, terrenos no apropiados, en zonas de riesgo o altamente inaccesibles. En este proceso fue decisivo el consentimiento de grupos de poder de instituciones oficiales que se favorecieron de la coyuntura.

Estos asentamientos presentan distintas etapas de evolución. Con frecuencia se trata de población rural que decide emigrar en grupo, la organización es impresionante y se apoya a distancia mediante representantes en la ciudad que negocian la futura ubicación con los “vendedores” del terreno, en este proceso están involucrados empleados institucionales y demás personas que conforman una mafia en el control de tierras suburbanas. Por lo general se inicia con una invasión nocturna, la distribución de los lotes esta planeada y se instalan en “viviendas” temporales hechas con materiales simples de bajo costo, como cartón, paja o madera.

Estas colonias son notorias al salir de la ciudad, se ubican a lo largo de autopistas o ejes viales. Los terrenos que se invaden no tienen servicios ni infraestructura, ese es el siguiente paso, el más difícil para sus habitantes. Pasan algunos años y campañas políticas hasta que se logran los servicios mínimos de electricidad, agua, drenaje y, por último, pavimento. Poco a poco se construyen escuelas, centros de salud y de atención social, por lo general de organización comunal. El empleo no significa un problema insoldable, la gente sabe que en la megalópolis “algo habrá” que permita el sustento, o se puede recurrir al autoempleo. Las “soluciones” a la pobreza son más accesibles que en el campo. En este contexto surge la economía informal.

El sector informal surge como respuesta individual a la economía de libre competencia a partir de 1960. La producción masiva de los países industrializados marcó el inicio de una crisis para regiones de poco desarrollo como Latinoamérica. En esta etapa, mientras la economía florecía en algunos ramos, los sectores tradicionales y artesanales iban desapareciendo. Actualmente el sector informal representa la mitad y hasta tres cuartas partes del empleo no agrícola en países en desarrollo; en Latinoamérica representa el 51%. El sector informal se conforma del autoempleo, el empleo a tiempo parcial (o subempleo) y el empleo temporal. El autoempleo es el principal componente del sector informal, en Latinoamérica representa el 44% del total de empleo no agrícola (ILO 2002).

Las condiciones locales explican la existencia del sector informal, que con frecuencia se relaciona con los asentamientos irregulares, ya que representa una “solución” a la pobreza. El autoempleo es

una alternativa frente al desempleo urbano, las condiciones laborales deterioradas, el incremento de población y la necesidad de una economía al alcance.

Dentro de estos procesos, la expansión urbana es uno de los fenómenos más presentes y problemáticos. Las periferias son extensas y tienen una dinámica inevitablemente ligada a la ciudad central, lo que genera procesos territoriales conflictivos. Infortunadamente la localización de los empleos en la ciudad sigue estando concentrada. Existen pocos subcentros que ofrezcan opciones, por lo general sus posibilidades de empleo son del sector terciario mal remunerado.

1.2.5. Perspectivas (¿?)

En Latinoamérica las ciudades se enfrentan a problemas difíciles de resolver, el veloz crecimiento de las metrópolis latinoamericanas es una de las principales preocupaciones a futuro por estar ligada con la pobreza y la marginación. De acuerdo a los pronósticos de población, se prevé que las ciudades reduzcan su ritmo de crecimiento en las próximas décadas, sería el mejor de los escenarios. Algunos pronósticos basados en las cifras de las últimas décadas, sugieren un crecimiento desacelerado debido a que las tasas de crecimiento van a la baja, y por la emigración de población de megaciudades a ciudades medias. De esta forma, la Ciudad de México podría llegar con sólo 21 millones en el año 2025 (cuadro 3), lamentablemente los desarrollos año con año en su periferia parecen demostrar lo contrario. Es urgente que el crecimiento demográfico se frene, especialmente en los grupos de población más pobre. En este sentido la educación y el acceso a la información juegan un papel fundamental.

**Cuadro 4. PRONÓSTICO DE CRECIMIENTO
DE LAS CIUDADES AL AÑO 2025**

Ciudades Latinoamericanas a futuro Pronósticos según la ONU	2010 en miles	2015 en miles	2020 en miles	2025 en miles
1. Sao Paulo, Brasil (SP)	19582	20544	21124	21428
2 Ciudad de México, México (CM)	19485	20189	20695	21009
3. Buenos Aires, Argentina (BA)	13089	13432	13653	13768
4. Río de Janeiro, Brasil (RJ)	12171	12775	13179	13413
5. Lima, Perú (L)	8375	8857	ND	ND
6. Bogotá, Colombia (B)	8320	8916	9299	ND

Fuente: United Nations: World Population Prospects 2007, Urban Population, Development and the Environment.
www.unpopulation.org (llamada el 20 abril.2008).

De acuerdo a diversos autores (Hiernaux y Lindón 2006, Janoschka 2002, de Mattos 2002 y Mertins 2003) algunas tendencias reconocibles en casi todas las metrópolis latinoamericanas son reflejo de la transformación estructural de los últimos 30 años. La transformación más importante se presenta en su estructura, que está basada en un modelo de ciudad central y compacta hacia un modelo expandido y disperso, la ciudad se compone de islas funcionales y extensas periferias densamente habitadas.

Algunas expresiones aisladas de la reestructuración urbana interna son los complejos habitacionales cerrados que corresponden al incremento de la desigualdad social, la difusión de “shopping malls” como principal forma de abasto urbano; el fomento al uso del automóvil y la transformación que conlleva a la estructura urbana; la suburbanización industrial a través de complejos cerrados, la creación de nuevos distritos centrales de negocios de carácter global; el saneamiento de edificios en la ciudad central para clases altas; la densificación de población en los asentamientos informales y la *Constraint-Wandering* que consiste en el cambio a una vivienda de menor categoría con peor ubicación (Heineberg 2006), esto ha hecho que las ciudad se siga expandiendo (Imagen 2).

Las ciudades latinoamericanas han modificado su estructura bajo un contexto global, la base económica se ha transformado y se manifiesta social y espacialmente. La ciudad es altamente terciarizada, puntual y fragmentada, lo que ocasiona un paisaje urbano con mayor desigualdad, segregación residencial y delincuencia; el mercado de trabajo se ha segmentado y existe un inmenso grupo de población con empleo precario a la par de un pequeñísimo grupo privilegiado y altamente calificado; esto conlleva al autoempleo y la economía informal. (de Mattos 2002).

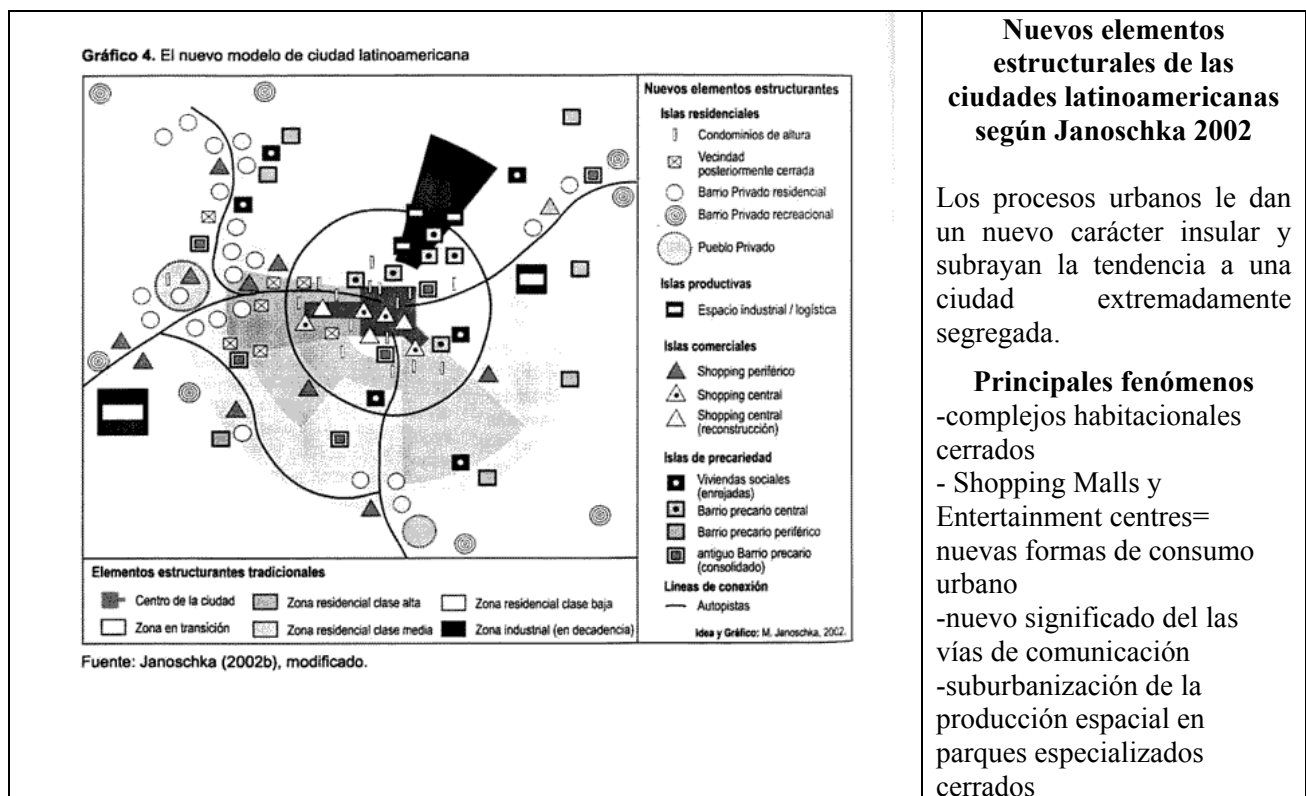


Imagen 2. NUEVOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS SEGÚN JANOSCHKA (2002)

La realidad urbana en las grandes ciudades latinoamericanas no ofrece un panorama alentador. En la actualidad están impregnadas de desigualdad, marginación, pobreza y carente atención a necesidades básicas como vivienda y empleo. Aunque las causas son estructurales, se pueden reconocer ámbitos de acción para mejorar la calidad de vida. La transición política en el subcontinente significa un margen de acción para contar con gobiernos que atiendan a grupos marginados y fomenten el desarrollo interno. Esta transición ha significado un cambio político de centro derecha, pasando por dictaduras militares (Chile, Argentina) a una tendencia de izquierda populista con resultados evidentes (Brasil). Lo más importante dentro de este proceso ha sido la activación de la sociedad civil, es una transformación social, en la que la población se ha involucrado políticamente y que ofrece ejemplos locales que mejoran la calidad de vida urbana.

En cuanto a la estructura económica, conviene invertir de nuevo en el crecimiento interno y empresas locales, es urgente generar un desarrollo más equitativo, independiente y responsable; aprovechar las redes locales y la cohesión existente en las periferias pobres, hacer frente a las políticas neoliberales, defender al empleo y las condiciones de trabajo, así como los productos nacionales; en este punto es fundamental el papel de los medios masivos de comunicación.

La gobernabilidad deberá atacar las mafias que empeoran la calidad de vida urbana; ya sea en el sector del transporte público, vivienda, abasto o servicios. La transición política es una posibilidad para ello. El desarrollo urbano tiene que ser ordenado y regulado. El apoyo a iniciativas locales ha dado hasta ahora buenos resultados, mientras que los proyectos que favorecen a la inversión privada son una mala “solución”, un claro ejemplo son las Unidades Habitacionales que han invadido las ciudades latinoamericanas y que son el tema central de este trabajo.

RESUMEN

Hasta ahora fueron expuestos los antecedentes de este trabajo, el planteamiento del problema, los objetivos de la investigación, el método empleado y el contenido de cada capítulo. En la segunda parte, a manera de introducción, se presentaron los procesos urbanos de las últimas décadas en las ciudades en América Latina, su crecimiento demográfico, la expansión urbano-habitacional bajo distintas modalidades de asentamientos, el papel de los gobiernos y las condiciones socioeconómicas resultantes. El contexto Latinoamericano es el marco de referencia que explica el proceso de desarrollo urbano reciente en la Ciudad de México, retomado en el capítulo cuatro. El siguiente apartado presenta el marco teórico que sustenta la investigación

NOTAS

¹ Se refiere a la ola de emigración de población rural hacia las capitales, ocasionada por el deterioro de la economía campesina y el fuerte desarrollo de los centros urbanos.

² El rezago en el campo, la extrema pobreza y una cadena de sucesos históricos hacen surgir en distintos puntos del subcontinente movimientos armados y guerrillas que han luchado por el respeto y atención de los gobiernos. Algunos han desencadenado en violencia, siendo ejemplos el sendero luminoso en Perú y la FARC en Colombia, que mantienen a los países en vilo. El movimiento de los trabajadores sin tierra en Brasil, y el EZLN en el sureste indígena mexicano son a la vez ejemplos de movimientos pacíficos.



II. MARCO TEÓRICO: MANEJO DEL TIEMPO Y MOVILIDAD³

2.1. INTRODUCCIÓN: LA GEOGRAFÍA DEL TIEMPO Y LA VIDA COTIDIANA

2.2. MANEJO DEL TIEMPO (MT) O TIME BUDGET (TB)

2.2.1. Concepto de Time Budget: el tiempo como recurso en la sociedad industrial

2.2.2. Investigaciones y registros modernos

2.3. MOVILIDAD COTIDIANA

2.3.1. Introducción: movilidad cotidiana

2.3.2. Estructura urbana: concéntrica y expandida

2.3.3. Ubicación del empleo y la vivienda

2.3.3. El transporte como condicionante de la movilidad

2. MARCO TEÓRICO: MANEJO DEL TIEMPO Y MOVILIDAD

Hay que darle tiempo al tiempo...
Refrán popular mexicano

El capítulo incluye una discusión teórica sobre los conceptos que sustentan la investigación: el Manejo del Tiempo o Time-Budget (MT/TB) y la movilidad cotidiana. Antes de profundizar en los dos temas principales se presenta una primera parte introductoria a la geografía del tiempo y la vida cotidiana. Los estudios sobre la vida cotidiana han ganado impulso en la geografía en las últimas décadas porque incluyen una gama inagotable de temas para los estudios urbanos.

La segunda parte se concentra en el concepto de Manejo del Tiempo. El tiempo individual se convirtió en un recurso de productividad a partir de la sociedad industrial moderna, lo que ha ocasionado una forma de vida ligada a innovaciones tecnológicas. La transformación hacia una vida urbana despertó el interés de empresarios, gobernantes y científicos por el manejo del tiempo según los ritmos de trabajo. Posteriormente la mejora de los registros consolidó los estudios al respecto dentro de las disciplinas sociales y fortaleció las metodologías empleadas. Así fue posible caracterizar las actividades humanas y crear modelos para representar el uso del tiempo y su comportamiento espacial. Los modelos representan el comportamiento de la movilidad de la población, de especial interés han sido los diarios traslados a los sitios de trabajo en las grandes ciudades.

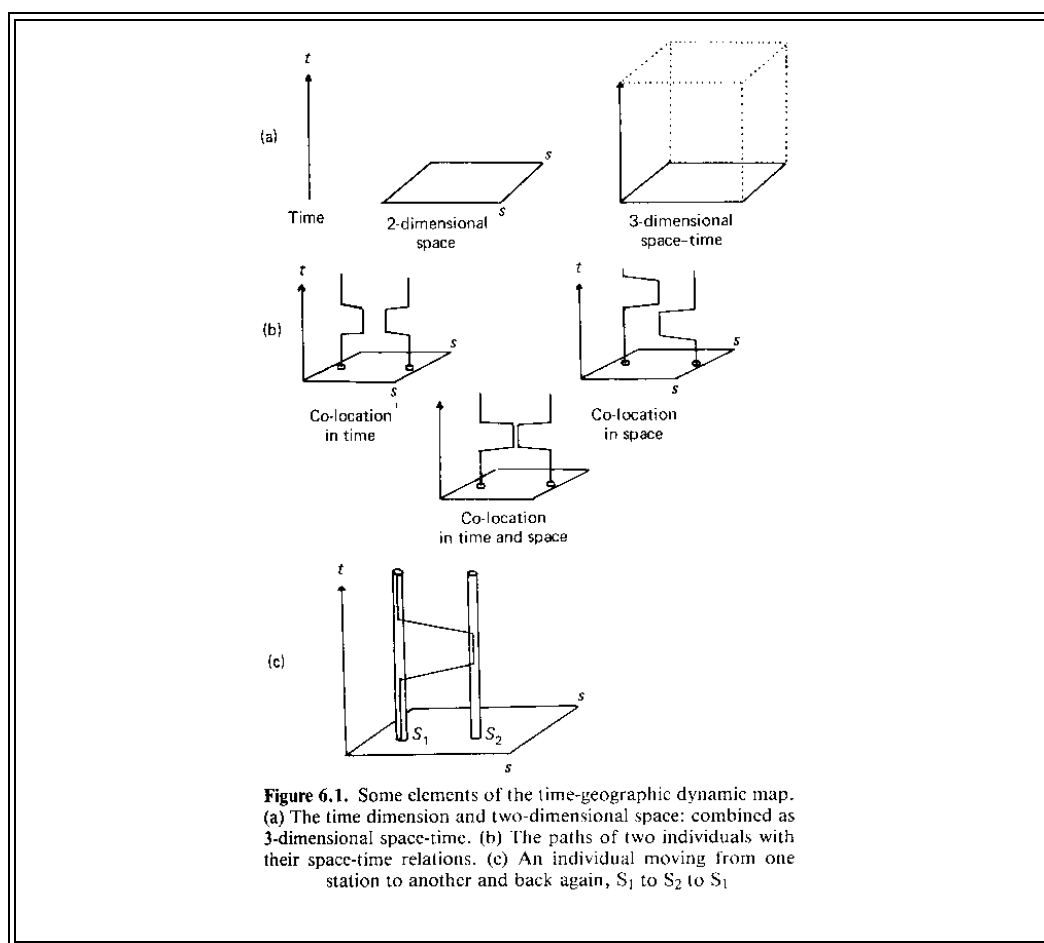
Por último, el capítulo se concentra en la movilidad cotidiana, también conocida como movimientos pendulares, movilidad *intermetropolitana* o simplemente *commuting*. El telón de fondo de este fenómeno es la transformación de las ciudades, la segregación espacial se refleja en la lejanía de sitios de trabajo y de vivienda, lo que ocasiona la movilidad cotidiana de grandes porciones de población, el deterioro de la calidad de vida y los problemas de acceso a la vivienda. Esta realidad es particularmente compleja en México, por sus condiciones socioeconómicas. A falta de una infraestructura adecuada, los traslados diarios pueden implicar un alto consumo de tiempo y desgaste físico, lo que afecta la calidad de vida de la población. Los temas relacionados con la movilidad son el transporte y la estructura urbana. Se incluyen los modelos clásicos de la estructura urbana propuestos por Burgess, Alonso y Christaller para contextualizar las causantes de la movilidad y los motivos de la población para seleccionar el sitio de trabajo y de vivienda.

2.1. Introducción: la geografía del tiempo y la vida cotidiana

El tiempo junto con el espacio son las dimensiones de la realidad donde se desarrollan las acciones humanas. Considerar la escala individual de la vida cotidiana es una perspectiva reciente para la geografía humana; los veloces procesos urbanos generan expresiones territoriales que pueden ser descubiertas a partir de la vida individual, por ello, hoy más que nunca la geografía se asoma a esta escala de análisis y enfrenta a un desafío para comprender los procesos territoriales a partir de la vida cotidiana (Lindón 2006: 356). La incorporación del estudio del tiempo y de los cambios temporales a escala de la vida cotidiana ha tenido gran trascendencia en geografía, especialmente en estudios como los de Parkes y Thrift (1980) que enfatizan la importancia del tiempo en el estudio de

los problemas espaciales. (Capel 2003: 63). El interés geográfico por la vida cotidiana comenzó en la primera mitad del siglo XX, algunos autores precursores fueron Eric Dardel, John K. Wright, David Lowenthal y René Rochefort (Lindón 2006: 358).

Fue hasta 1970 que se consolidaron las bases de la geografía del tiempo con los trabajos de, Hägerstrand, principal representante y fundador de la Escuela de Lund (Suecia) (Parkes y Thrift 1980, Lindón 2006 y Kramer 2005), donde se desarrollaron los modelos que representaron por primera vez al tiempo y al espacio de los individuos en tres dimensiones, a través de los *Time Geographic Dynamic Maps* (imagen 1). La primer investigación formal de Hägerstrand basada en cifras de población dio origen a su modelo de difusión espacial y a la teoría del tiempo-espacio estructurado (*Time-space structured theory*) que plantea el innovador concepto de “*Mean Information Field*”, es decir el espacio concreto donde un individuo realiza su vida diaria (Lindón 2006).



**Imagen 3. TIME-GEOGRAPHIC DYNAMIC MAP.
PARKES AND THRIFT. 1980**

Fuente: Parkes, Don y Thrift, Nigel. 1980. Times, spaces, and places. A chronogeographic Perspective. John Wiley & Sons. Chichester and New York. p. 245

El enfoque en el manejo del tiempo individual y su proyección territorial a través de la movilidad involucró una escala social olvidada por la geografía tradicional. “El interés de Hägerstrand se focaliza en la gente, y en la consecución de eventos que conforman los días de la vida de una

persona. Por primera vez asume el punto de vista individual como punto de partida” (Lindón 2006). Hägerstrand declaró que la vida cotidiana de las personas es un dominio de investigación relevante para la geografía y elaboró una teoría espacio-temporal a partir de los individuos y sus desplazamientos.

La *espacialidad* se analiza a través de los desplazamientos y la temporalidad al representar las actividades y el tiempo que se consume en realizarlas. Sus metodologías se conectan con otras ciencias para registrar las prácticas de los individuos y hogares siguiendo trayectorias diarias. Uno de los objetivos de la *Time Geography* es proporcionar un lenguaje sistemático y una metodología para describir el comportamiento espacial cotidiano. Para representarlo de forma tridimensional se elaboraron los prismas espacio-temporales que hicieron tradición en la escuela de Lund, Suecia (imagen 4).

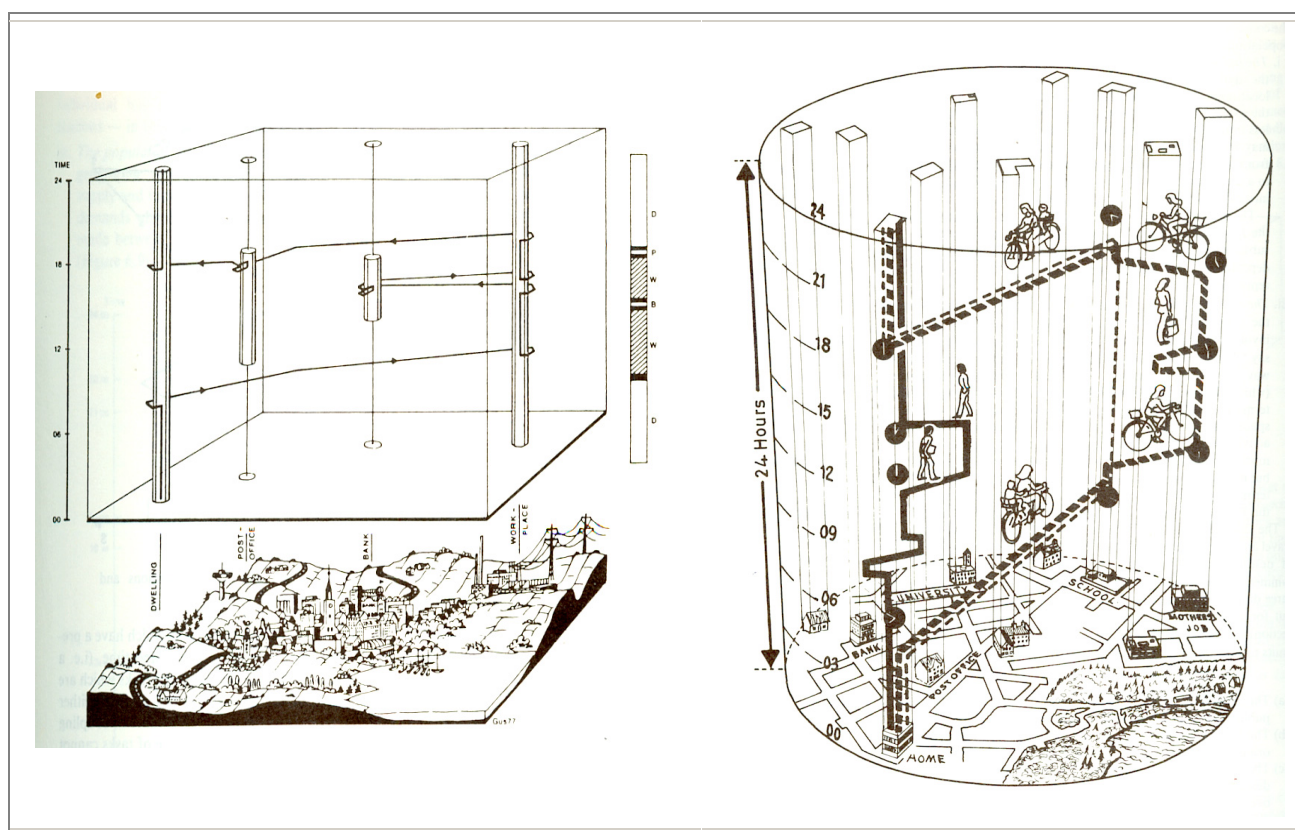


Imagen 4. ACTIVIDADES DE LOS MIEMBROS DE UNA FAMILIA SUECA Y TRAYECTORIA INDIVIDUAL (PATH) TIEMPO-ESPACIO

Fuente: Dagens Nyheter, 1976 y Lenntorp, 1978, citados en Parkes y Thrift, 1980: 252-253.

La acción de la sociedad en el espacio no es libre, existen condicionantes externas que “restringen” el comportamiento individual, la escuela de Lund desarrolló un modelo de dichas restricciones o *constraint* ya que pueden formularse según su ubicación en el espacio, área de extensión y tiempo de duración (Hägerstrand 1970, citado en Parkes y Thrift 1980: 243). Los tres principales elementos de *constraint* son: *capability constraint* o limitantes físicos que tienen que ver con el cuerpo humano y sus necesidades; *coupling constraint* o limitantes de la relación con otras personas que implica coordinar, y *authority constraint* que tiene que ver con instituciones (Johnston et al.: 2009).

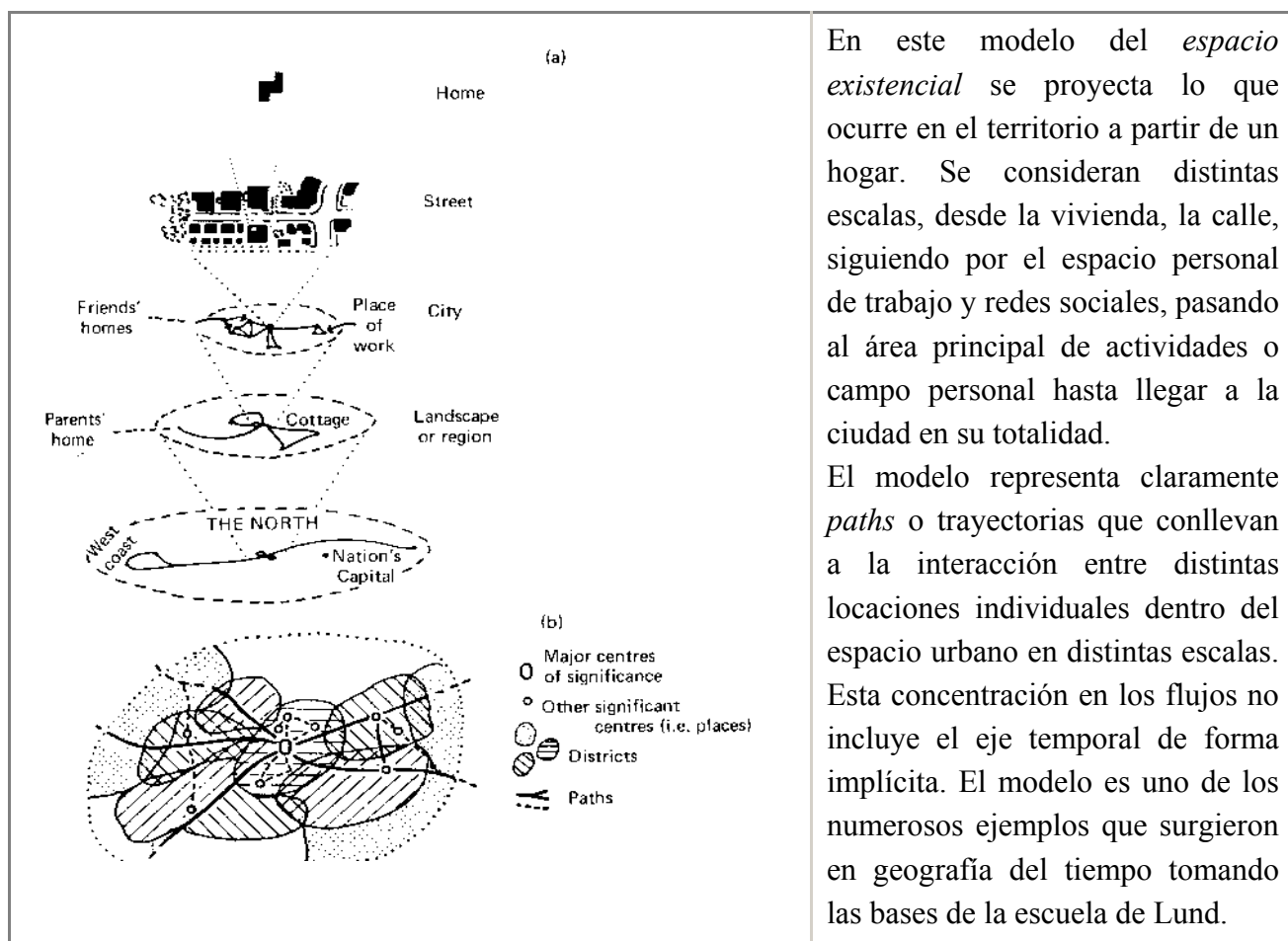
Las actividades realizadas de manera individual se proyectan en el tiempo y en el espacio y generan flujos o trayectorias (*Path*) (Hägerstrand 1970), de ahí su interés para los estudios del territorio pues ocultan la verdadera naturaleza de los patrones de movilidad humana (Hägerstrand 1970). Las prácticas reflejan a los seres humanos: sus actividades, acciones o prácticas cotidianas, éste es el ámbito de la geografía de la vida cotidiana que hereda más claramente el pensamiento de este autor. El estudio de las prácticas reconoce cuatro vertientes analíticas: los desplazamientos, las prácticas que permanecen en un lugar, los escenarios de comportamiento y los patrones/rutinas espaciales. (Lindón 2006: 370).

Un elemento implícito en este enfoque es la *rutina individual* que conforma la vida cotidiana, concepto clave para la presente investigación. La *rutina individual* se refiere a la sucesión de actividades diarias a lo largo de una semana con sus siete días, incluye la labor formal (por lo general de lunes a viernes) más los días libres de trabajo formal (sábado y domingo). Por lo general, el trabajo es la actividad que condiciona el manejo del tiempo, existen a la vez, actividades secundarias fundamentales para el funcionamiento de un hogar/familia y que también forman parte de la rutina, por ejemplo preparación e ingestión de alimentos, abasto, higiene, limpieza y otras labores, actividades comunales/hogar, como la convivencia, así como actividades individuales. La realización de todas las actividades que conforman la *rutina individual* y por tanto, la vida cotidiana, están relacionadas con ubicaciones distintas al domicilio del hogar, tal es el caso del sitio de empleo o educación, los lugares de abasto y asuntos referentes a la economía familiar (trámites, pagos), esto implica un componente intrínseco a la rutina: la movilidad cotidiana.

Para la geografía del tiempo se hizo evidente que la *rutina individual* tiene un componente constante en el tiempo y el espacio y que impregna con ello al territorio, se habla por tanto del concepto de *rutinización*, es decir la repetición de prácticas y actividades individuales en una estructura espacial:

“una persona se desplaza en cierto medio de transporte durante una hora para ir de su hogar a su trabajo siguiendo cierta trayectoria (path) en el espacio. El análisis de este acontecimiento no es completo si limitamos el tiempo a la duración de la práctica de traslado y cuál fue el camino seguido. Es necesario observar que esa práctica, con su duración, se reitera a lo largo de todos los días de la semana, a lo largo de varios meses o años” (Lindón 2006: 375)

La posterior etapa en el desarrollo de la geografía del tiempo se vio influida por el estructuralismo. El resultado fue una serie de modelos que describían las actividades desarrolladas en el tiempo y el espacio y sus trayectorias en una red estructural. En 1980 Parkes y Thrift se abocaron a la geografía del tiempo o *Chronogeografía* y lograron que se estableciera como una rama importante dentro de la geografía humana. Ellos reconocen tres categorías de tiempo: tiempo universal, medido con reloj y calendario también conocido como tiempo estándar; tiempo de vida diferenciado entre tiempo biológico y tiempo psicológico; y tiempo social, que es la vida determinada por una estructura social. Su obra compila términos, experiencias, modelos, y ofrece una discusión sobre la interacción de tiempo, el espacio y los lugares, conforma una de las aportaciones más valiosas después de la escuela de Lund.



En este modelo del *espacio existencial* se proyecta lo que ocurre en el territorio a partir de un hogar. Se consideran distintas escalas, desde la vivienda, la calle, siguiendo por el espacio personal de trabajo y redes sociales, pasando al área principal de actividades o campo personal hasta llegar a la ciudad en su totalidad.

El modelo representa claramente *paths* o trayectorias que conllevan a la interacción entre distintas locaciones individuales dentro del espacio urbano en distintas escalas. Esta concentración en los flujos no incluye el eje temporal de forma implícita. El modelo es uno de los numerosos ejemplos que surgieron en geografía del tiempo tomando las bases de la escuela de Lund.

Imagen 5. ESPACIO EXISTENCIAL (RELPH 1976)

Fuente: Espacio existencial, según Relph, 1976: 21, citado en Parkes y Thrift, 1980: 253. Pág. 25

En la década de 1990 se revolucionaron los postulados teóricos y surgieron tendencias críticas en los estudios de la geografía del tiempo. Actualmente la relación espacio tiempo se ha modificado por la evolución tecnológica y el dominio sobre la distancia, los medios de transporte y comunicación son de mayor alcance; la vida cotidiana se ha transformado, especialmente en las grandes ciudades. Existe un uso masivo de medios de transporte en horas pico, los flujos de las ciudades modernas se han acelerado y las distancias recorridas son mayores, hay medios de comunicación cada vez más potentes. (Capel 2003: 63). Existen también transformaciones en la estructura de la sociedad que influyen la construcción de la *rutina individual* de forma diferenciada, especialmente el status socioeconómico, nivel de educación, género, etcétera. Los estudios actuales sobre tiempo, espacio y vida cotidiana han recurrido a estas nuevas perspectivas, y también a nuevas herramientas de análisis. La época de los modelos en la geografía del tiempo ha quedado atrás dejando paso a estudios cualitativos sobre temas como la desigualdad en el manejo de tiempo, el acceso a la movilidad, las cuestiones de género y el estrés urbano, entre otros.

2.2. Time-Budget (TB) o Manejo del Tiempo (MT)

En este apartado se discute el concepto de *Time-Budget* o Manejo del Tiempo (MT/TB), y el papel del tiempo como recurso en la sociedad industrial, se hace mención de las primeras investigaciones y de su evolución hasta la actualidad. La creación de modelos es una de las tendencias pues permiten ver los resultados de las disciplinas territoriales. Al final se menciona la relación entre el MT/TB en las sociedades urbanas y la movilidad.

2.2.1. Concepto de TB: el tiempo visto como recurso en la sociedad industrial

El tiempo se concibe de distintas formas por la sociedad. La percepción de las culturas antiguas y las sociedades modernas difiere mucho, a lo largo del desarrollo de la humanidad las herramientas han evolucionado, el avance en la movilidad es uno de los factores más importantes que ha permitido la expansión de las sociedades sobre distintas áreas de la tierra. Junto con el inicio de la industria, surge la vida urbana y la percepción del tiempo y el espacio se transforma. A fines del siglo XIX se dio un cambio trascendental en la historia moderna del hombre por la aparición de máquinas, lo que conlleva a una sociedad industrial.

Las labores antes hechas por la fuerza humana se traspasaron a las máquinas de producción en serie. Particularmente la aparición del ferrocarril significó un nuevo dominio del espacio y la posibilidad de ampliar las áreas urbanas. A partir de entonces fue posible realizar actividades distintas a las obligaciones laborales y de abasto: el tiempo personal se diversificó, la organización de la ciudad se transformó y el trabajo cobró otra dimensión.

La diferencia en la forma de vida urbana y la forma de vida rural se refleja en un distinto manejo del tiempo. En el mundo agrícola el tiempo mantiene referencias naturales, los ciclos agrícolas están ligados a las estaciones del año, las épocas de lluvia; por lo general la jornada diaria inicia con la luz del día y concluye al caer la noche. En la sociedad urbana los tiempos se miden de forma precisa a través de relojes, horas y jornadas de trabajo. La valoración del tiempo toma otras dimensiones, surge así la necesidad de medirlo y optimizarlo, se vuelve un recurso ligado a progreso y bienestar social, fiebre ideológica de la revolución industrial, lo efímero podía medirse con precisión... el tictac del reloj, y luego los minutos y segundos medidos con creciente exactitud, se convirtieron en el paradigma de lo fugaz (Capel 2003: 62). En este contexto surgen los primeros registros del MT/TB en sociedades industriales.

La palabra *Budget* es de origen inglés, se usa para referir un presupuesto, es decir, la cantidad disponible de un recurso aprovechable y limitado. El Budget de Tiempo se refiere a la distribución del tiempo que hace una persona en su vida diaria, lo es también la bitácora o diario de la sucesión y duración de actividades que realiza un individuo, por lo general durante un día con sus 24 horas (Parkes y Thrift 1980, Szalai 1972). El objetivo de los estudios de MT/TB según Wotschack (1997) es obtener un método científico para registrar la duración, sitio y estructura de la praxis individual y social. Este término se usó con frecuencia en la sociedad industrial del siglo XX, época en que se dio la intensificación del proceso productivo y el progreso en las ciudades.

Muchos patrones de la vida social están asociados a la distribución temporal de las actividades humanas, las regularidades de sus tiempos, su duración y orden secuencial. Ciertas técnicas de recolección de datos se basan en la observación directa, entrevistas o registros que permiten establecer como utiliza su tiempo un individuo a lo largo de un día de trabajo, un fin de semana, y una semana con sus siete días, o cualquier otro periodo relevante. Las investigaciones de este particular aspecto de la vida social, basado en el análisis cuantitativo de dichos registros, son comúnmente referidos como estudios de manejo de tiempo (time-budget-studies) (Szalai 1972).

De forma concreta existen tres factores que formaron la coyuntura histórica de los primeros estudios de TB: en primer lugar la existencia de registros del manejo de dinero (presupuesto) en Europa media, en segundo lugar el surgimiento del “Taylorismo” como doctrina de pensamiento racionalista universal en Estados Unidos y finalmente la nueva exigencia de planeación social y racionalización económica al surgir la URSS (Wotschack 1997)

El objetivo de los estudios de TB es averiguar la proporción de las actividades humanas durante una determinada duración. Con la información obtenida de un estudio de TB se puede saber el inicio y final, la duración, secuencia, y frecuencia de actividades con las cuales una persona se ha ocupado durante un tiempo y espacio determinado. En los registros se ve la proporción de un día de 24 horas dedicada a las diversas actividades de población perteneciente a un grupo social; cuantas horas y minutos dedica a tareas y pasatiempos, cuantas a realizar un trabajo, haciendo reparaciones en el hogar, en las compras, para las comidas, visitando amigos, leyendo, escuchando la radio, tomando un descanso por la noche y demás (Szalai 1972). Los estudios tradicionales se concentraban más en el atributo temporal individual de las actividades humanas y su duración. Cuantas horas y minutos pasaba a diario en dormir, trabajar, comer, viajar, cuidado de la casa, lectura, TV, etc., una persona perteneciente a un grupo social observado, este es el formato estándar de los resultados en los estudios de TB.

La fascinación por el aprovechamiento del tiempo despertó la polémica sobre la transformación en la vida común. La valoración del tiempo individual como recurso motivó las primeras aproximaciones para comprender como usaba el tiempo la sociedad moderna, especialmente la clase trabajadora. El primer registro sistemático (encuesta) se hizo en la ciudad de Nueva York en 1876 por mandato del entonces presidente de los Estados Unidos, Benjamin Franklin. Pasaron algunas décadas hasta consolidarse el interés hacer registros en otros países. Para la ciencia, estos fueron los primeros estudios de tipo cualitativo (Wotschack 1997)

A principios del siglo XX, en la década de 1920, se realizaron numerosas encuestas en la Unión Soviética. La publicación de una estadística de ingresos y gastos por hogar fue la coyuntura que dio auge a los primeros registros en la Unión Soviética. En esta época el modelo *Tayloriano* promovía el incremento de la productividad y eficiencia por encima de todo objetivo social. Podría decirse que se llevó a cabo una transformación revolucionaria de la forma de vida y sobretodo de la percepción del tiempo, volviéndose un recurso productivo. Estos primeros registros buscaban educar a los ciudadanos, racionalizar las actividades personales, controlar el uso del tiempo colectivo, planear la infraestructura y registrar los cambios sociales (Kramer 2005 y Wotschack 1997).

Las primeras encuestas de Time-Budget de los años 20 reportaban las condiciones de vida de la clase trabajadora. La fórmula de ocho por tres definió un nuevo ritmo de vida regular: ocho horas para el trabajo, ocho para dormir y ocho horas para las necesidades y el tiempo libre (Wotschack 1997). La mayor parte de los primeros estudios antes de la segunda guerra mundial se llevaron a cabo en Estados Unidos, Japón, Gran Bretaña, la Unión Soviética y algunos de menor importancia en Francia y Alemania.

Los temas de interés de estos primeros estudios eran: a) ver qué parte ocupan las categorías de actividades en el *budget* de tiempo diario, semanal o anual (trabajo remunerado, labores del hogar, cuidado personal, tareas familiares, sueño y recreación); b) analizar la “inversión” de tiempo de ciertos grupos sociales en los distintos tipos de actividades (trabajadores, campesinos, estudiantes, desempleados), y por último c) reconocer el uso del tiempo libre, especialmente aquél dedicado a la recreación. (Szalai 1972).

La utilidad de estos primeros registros se dirigió hacia la planeación para atender demandas de ciertas capas de la sociedad. En muchas ocasiones, los estudios se realizaron por interés de gobiernos locales y nacionales. Para la ciencia, la principal utilidad fue contar con información detallada sobre patrones de comportamiento social, estos primeros estudios fueron la base para las investigaciones actuales de manejo de tiempo, que conforman una parte importante de las ciencias sociales en la actualidad.

Las dos guerras mundiales suspendieron temporalmente los registros de MT, posteriormente los estudios de posguerra aprovecharon el avance en los registros oficiales, probaron nuevos y mejores métodos de investigación y consolidaron una rama importante de las ciencias sociales dedicada a los estudios del tiempo, asimismo superaron las carencias de los primeros registros, superficiales y reducidos. Quizá la mayor carencia fue la falta de referencia territorial, lo que pronto sería reconsiderado y replanteado en una nueva fase caracterizada por la elaboración de modelos y la creación de métodos de investigación novedosos.

2.2.2. Investigaciones y registros modernos

Entre 1950 y 1960, luego de una importante interrupción por las guerras mundiales, se retomó el tema con renovado interés. A partir de entonces, la investigación de MT/TB se fortaleció gracias a la diversidad de los registros, la vasta información recolectada y las novedosas metodologías empleadas. Los registros más importantes de este periodo se realizaron en las naciones industrializadas. Los temas se diversificaron, al igual que el horizonte científico de sus planteamientos. Las encuestas se concentraron en el tiempo libre, estudios de mercado, consumo y temas relacionados a la sociología urbana y planeación (Kramer 2005).

El desarrollo de Posguerra se caracterizó por un incremento notable del número de estudios y de los campos analizados, probablemente la motivación fue el incremento de nivel educativo y el interés público por estudiar fenómenos sociales masivos. Con el tiempo, los estudios de TB desarrollaron herramientas de la sociología urbana y se aplicaron a diversos problemas de planeación en distintas ciudades, especialmente en Francia y Estados Unidos. Los registros más relevantes de esta etapa se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro 5. PAÍSES PIONEROS EN LOS ESTUDIOS DE TIME-BUDGET

Año	País	Entrevistas/ cuestionarios aplicados
1961	Japón	170 000
1965	Japón	24 000
1959-1966	Unión Soviética URSS	100 000
1963	Hungría	12 000
1960	Polonia	13 000
1965	Alemania	30 000
1965/1966	Suiza y doce países europeos	?

Fuente: Elaboración propia basada en Kramer, Caroline. 2005.
Zeit für Mobilität. p. 102

En Europa surgió un megaproyecto a cargo Alexander Szalai (Hungría) para hacer un estudio internacional del manejo de tiempo llamado “*Multinational Time Budget Research Project*”. Fue iniciado en 1963 en Viena y recibió financiamiento de la UNESCO. Entre 1965-1966 se levantó la encuesta del “Estudio Internacional sobre Manejo de Tiempo” (*Internationale Zeitbudgetstudie*) que cubrió doce países (Kramer 2005). La importancia de este estudio no tiene precedentes, estableció nuevos estándares para la investigación del tiempo. La cantidad, calidad y cobertura internacional de su información ha sido única. Como fruto de este proyecto se consolidó un grupo internacional de trabajo (International Association of Time Use Research-IATUR) que publicó en 1972 la obra “*The Use of Time*”, libro de cabecera para investigaciones de TB. El grado de comparación entre países y su metodología empleada es una de las principales aportaciones.

Los objetivos de esta investigación fueron:

1. estudiar y comparar las variaciones de la distribución natural y temporal de las actividades diarias de poblaciones urbanas y suburbanas en diferentes sociedades, contextualizadas por los distintos grados de influencia de la urbanización e industrialización
2. desarrollar métodos y estándares para recolección y evaluación de datos de las dimensiones temporales de la actividad diaria, que además de su interés para la teoría social también son importantes para organizar la vida laboral y para optimizar el disfrute del tiempo libre.
3. establecer un cuerpo de información multinacional con características de lo que acontece día a día en espacios urbanos bajo distintas condiciones socioeconómicas y culturales, esto conforma una base metodológica para los estudios multinacionales comparativos dentro de la investigación social.
4. promover la cooperación, la estandarización de técnicas de investigación y el intercambio de datos cualitativos a nivel internacional entre científicos sociales interesados en el registro de resultados comparables (Szalai 1972).

Una de las aportaciones más importantes del estudio coordinado por Szalai es la clasificación de actividades, que sigue siendo una de las más completas y citadas en la actualidad. Existen principalmente dos tipos de actividades: primarias y secundarias. Las actividades primarias son todo

acto determinado por la localización de una persona y / o por su interacción correspondiente de inicio y termino. Las actividades secundarias son las que se consideran que concurren junto a las primarias, es decir alternativamente pero son valoradas como actividad central (Szalai y Stinson 1972). Los grandes grupos de actividad tienen que ver con obligaciones socioeconómicas, necesidades personales y tiempo libre. En total se consideran 96 actividades primarias divididas en nueve grandes categorías (cuadro 6).

Cuadro 6. PRINCIPALES ACTIVIDADES PRIMARIAS SEGÚN SZALAI: EJEMPLOS

Actividades Primarias	Ejemplos
<i>Tiempo de trabajo y actividades relacionadas con él</i>	Trabajo principal de la profesión Trabajo llevado a casa Viaje al trabajo (<i>commute time</i>)
<i>Trabajo doméstico</i>	Cocinar Limpieza Cuidado del jardín/mascota
<i>Cuidado de los hijos</i>	Cuidados básicos Apoyo en tareas Juegos y pasatiempos
<i>Adquisición de bienes y servicios</i>	Compras Cuidados médicos Banco y servicios administrativos
<i>Necesidades personales</i>	Higiene personal Comidas Sueño nocturno
<i>Educación para adultos y desarrollo profesional</i>	Asistencia a clases Lecturas Tareas
<i>Participación civil y colectiva en actividades</i>	Participación política (partidos) Reuniones comunales Religión
<i>Espectáculos, entretenimiento, vida social</i>	Eventos deportivos Cine Teatro, Ópera
<i>Deporte y otras actividades “activas”</i>	Deporte y ejercicio Caminatas Encuentros sociales
<i>Actividades de tiempo libre pasivo</i>	Radio y TV Conversaciones Lectura de periódicos

Fuente: Elaboración propia basada en Szalai. 1972. The Use of Time. p. 562-564.

Los resultados del estudio coordinado por Szalai son de gran valor aún en la época actual por la metodología cuidadosamente seleccionada y más aún por los resultados que arrojó; aunque por falta de espacio es imposible profundizar, se ofrece una muestra de los resultados en el siguiente cuadro, en el que además de ver la clasificación empleada y algunos ejemplos de actividades, se puede ver la lista de países involucrados y algunos datos comparativos. (Cuadro 4).

Cuadro 7. EL USO DEL TIEMPO EN DOCE PAÍSES. PROMEDIOS POR ACTIVIDAD PRIMARIA SEGÚN MINUTOS DEDICADOS POR SEMANA. 1972.

	Bélgica	Bulgaria	Checoslovaquia	Francia	Rep. Fed. Alemana	Rep. Dem. Alemania	Hungría	Perú	Polonia	USA	USSR	Yugoslavia*
Minutos de una semana	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440
Trabajo	287	404	337	277	250	310	374	251	334	266	371	311
Viaje al trabajo (del anterior)	24	41	33	22	18	32	41	37	37	25	33	27
Trabajo en el hogar	145	100	172	162	177	206	164	172	160	142	131	188
Cuidado del hogar	29	45	41	39	53	32	58	17	33	45	39	81
Cuidado de los hijos	17	17	31	40	27	45	30	23	34	32	35	29
Necesidades personales	649	618	604	661	665	600	599	643	595	620	583	592
Viajes (no de trabajo)	30	42	27	31	17	26	30	52	38	50	55	36
Estudio y participacion	25	18	24	19	13	23	20	42	31	28	46	24
Medios masivos	131	79	116	91	98	108	85	87	120	134	113	81
Lectura	128	116	86	121	140	91	81	152	95	123	67	99
Tiempo libre	297	231	239	245	264	233	200	309	262	301	247	222
Viaje total	56	89	62	58	39	60	74	90	78	78	88	78

Fuente: Elaboración propia con datos del estudio "Daily activities of urban and suburban populations in twelve countries. Szalai. (Ed). 1972. The Use of Time. Mouton. Francia. p. 114.

Se han desarrollado otras clasificaciones e intentos, para generar una base conceptual sólida. Una tipología temporal fue desarrollada por *Dagfinn Ås*, que distingue de forma general cuatro formas de manejar el tiempo:

- tiempo necesario para atender las necesidades sicológicas básicas
- tiempo contraído relacionado con el empleo retribuido y asistencia escolar
- tiempo comprometido en el cual se está obligado pero por el cual se puede adquirir un servicio o bien
- tiempo libre está presente siempre que los otros tres se han realizado

Existen otras calificaciones, atractivas por su actualidad y su posible uso para comparar a nivel internacional. En particular la “*Eurostat classification system*” (1993), elaborada por expertos de varios países europeos logrando un alto grado de comparabilidad internacional, hasta ahora han participado 18 países en dicho proyecto. El sistema australiano de clasificación (*Australian classification system*) tiene la ventaja de ser constantemente probado y renovado, es similar al anterior en cuanto a su cualidad internacional y confiabilidad. Por último, el *United Nations International Trial Classification System*, propuesto por la división estadística de la ONU que convocó expertos para obtener un sistema de clasificación que lograra analizar y comprender el uso del tiempo en todas las sociedades del mundo, por distintas que sean, el contexto que considera de fondo son las condiciones económicas (Stinson 1999).

Un problema que siempre surge en estos estudios es que las personas no son conscientes durante su rutina mientras se lleva a cabo, las personas no saben cómo se usa su tiempo, por eso la mejor forma de registrar las actividades lo más cercano posible a tiempos reales es el diario o bitácora (*Tagebuch*). Uno de los problemas que enfrentan estas investigaciones es la clasificación de las actividades, comenzando por la palabra “actividad” que implica hacer algo, por lo que actividades que transcurren en el tiempo pero que son “no hacer” y que tienen que ver con el tiempo libre son percibidas de otra forma y difíciles de considerar como actividades por la población estudiada. Hasta ahora se reconocen cinco principales métodos para levantar información de manejo de tiempo: la entrevista (oral), el cuestionario (escrito), la observación, el análisis de documentos y el protocolo (Kramer 2005). Un estudio actual realizado por Stinson en Estados Unidos propuso un esquema para evaluar el uso del tiempo a partir de los datos levantados por el departamento de agricultura mediante un cuestionario llamado *Time Clock Format*, este es un ejemplo de cómo se puede levantar la información (imagen 6)

Mientras que los primeros estudios se concentraban en actividades productivas y la rutina del trabajo, los actuales han ampliado sus temas de interés y han concentrado su atención en el manejo del tiempo libre. La disponibilidad y calidad del tiempo libre es un indicador de calidad de vida que ha cobrado mucha importancia en las actuales sociedades industriales. Los niveles temporales de tiempo libre son: diario (deporte, “*hobby*”), semanal (fin de semana), o temporal (vacaciones). Como resultado el turismo y recreación se han consolidado como actividades económicas que se benefician del “aprovechamiento” del tiempo libre, principalmente en sociedades urbanas. En Europa, una familia de clase media disfruta al menos una vez al año de un viaje vacacional, practica “*hobbies*” o realiza excursiones de fin de semana y ocasionalmente viajes intercontinentales. La disposición y manejo del tiempo libre es, sin duda, un indicador de calidad de vida.

En países con economías desarrolladas, el uso personal de tecnología y telecomunicaciones se ha vuelto una parte importante de la vida y por lo tanto se registra como actividad que consume tiempo dentro de la rutina. El tiempo libre está frecuentemente relacionado con medios. La intensidad y grado de acceso a ellos puede ser un indicador de como se estructura una sociedad, de la delimitación de clases sociales, las diferencias de estatus según su manejo del tiempo y del acceso a la educación y por ende, a las oportunidades (Kramer 2005).

Exhibit 1. The time clock format used to collect time-budget information

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE
BUREAU OF HOME ECONOMICS
WASHINGTON, D.C.

**DAILY TIME RECORD
OF HOMEMAKER**

Name

Address

Day of week

Date, 192

Each small space between the hours on the "clock" represents five minutes. Begin this day's record by drawing a line on "A. M. clock" from outer to inner circles at time of arising. At end of time given to the next activity draw another line, and in space between lines describe this activity. Continue in this way changing to "P. M. clock" at noon and accounting for all of the 24 hours of the day. Read separate "Instructions" carefully before beginning record.

NUMBER OF PERSONS				
	Lodging	At meals (including lunches—put up)		
		Breakfast	Dinner	Lunch or supper
Family				
Guests				
Boarders and roomers				
Household help				
Farm help				
TOTAL				

NOTES

SOURCE: U.S. Department of Agriculture.

Monthly Labor Review August 1999 13

**Imagen 6. RELOJ PARA COLECTAR INFORMACIÓN DE TIME-BUDGET
DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DEL ESTADOS UNIDOS**

Fuente: Linda. S. Stinson. 1999. Measuring how people spend their time: a time-use survey design. In Monthly Labor Review. August. 1999. USA. Pág. 13

La disponibilidad de estudios posibilitó una nueva etapa caracterizada por la proliferación de modelos involucrados cada vez más con la movilidad cotidiana en espacios urbanos. Los constantes registros realizados durante varios años y en distintos países, especialmente en Europa, permitieron representar el comportamiento territorial de la sociedad respecto a las actividades que realizan y el tiempo necesario para ellas. Lamentablemente estos estudios sólo provienen de sociedades

industriales, la falta de registros en países pobres es una limitante que impide la comparación con realidades distintas y, por tanto, la consolidación científica de los estudios de MT/TB.

Los primeros trabajos no hacían referencia al territorio, se concentraban en las actividades y la duración sin registrar los movimientos realizados más que como tiempo abstracto sin. La movilidad y el transporte son temas constantes en estudios sobre el manejo de tiempo desde 1990, a partir de entonces los modelos representan el comportamiento de flujos. El modelo “*trip-based-models*” relativiza al tiempo como variable relacionada con un recurso, por ejemplo, los costos de traslado. Los “*activity-based-models*” consideran al tiempo como unidad general dentro de la cual las personas toman las decisiones para sus traslados en el espacio. Algunos autores que han trabajado en ello son Yamamoto/Kitamura (1999) y Harvey (1985, 1997) (Kramer 2005: 111). Los trabajos de Bamberg y Schmidt investigaron hasta qué punto se puede explicar a través de un modelo la participación del transporte y la decisión de qué transporte a utilizar como Modelo del “*rational choice*” o Modelo de la teoría del comportamiento planeado. Dentro de la geografía se desarrollaron numerosos modelos sobre las posibilidades de traslado (transporte de cercanías) y variaciones de tiempos de traslado y de trabajo aplicadas para el desarrollo y expansión de las ciudades. El análisis del uso de tiempo en traslados es uno de los temas más tratados en los estudios actuales.

Basado en los prismas de tiempo sugeridos por la escuela de Lund, Parkes y Thrift (1980) propusieron un modelo de movilidad individual que representa el tiempo requerido según el medio de transporte y la cobertura espacial del mismo. En él se representa la fricción en recorridos no lineales con paradas intermedias. Este es un esquema clásico de comportamiento de amas de casa, que realizan múltiples tareas en sus recorridos rutinarios.

En ocasiones, las investigaciones de MT/TB se consideran poco serias por ser de carácter cualitativo y concentrado en individuos, lo que pone en duda su valor a nivel territorial. La falta de registros no ha permitido aproximarse a realidades distintas a la de los países industriales, esta es una carencia importante que no permite comparar y enriquecer la teoría. Un reto para la ciencia será analizar el manejo del tiempo en países pobres, con condiciones materiales, estructuras sociales y valores culturales distintos. La relación de la disponibilidad de tiempo, como bien, podría ser un indicador para comparar la calidad de vida, y la marginación que va de la mano de la expansión urbana en sociedades no industriales. Los temas actuales de los estudios de MT/TB son variados: mercado de trabajo, producción en el hogar, análisis del nivel de bienestar, tiempo dedicado a labores del hogar, estudios de género, análisis-secuenciales o análisis de accesibilidad para instituciones.

2.3. Movilidad cotidiana: el fenómeno de los movimientos pendulares

Un reflejo de los cambios en la estructura de la ciudad es el commuting que se convierte en un fenómeno central e indispensable para el análisis de la estructura urbana, y que se caracteriza por su cualidad metropolitana, cuyo ámbito rebasa y en cierta forma borra las fronteras nítidas entre lo urbano y lo rural.

Boris Graizborg (2008: 82)

Esta última parte se concentra en la movilidad y los factores que la explican. La movilidad puede ser definitiva o cotidiana y está en relación directa con la estructura de la ciudad. Las transformaciones suscitadas en las últimas décadas han modificado el funcionamiento de las metrópolis en todo el mundo. Hoy en día los procesos de expansión, ligados al incremento de la movilidad, son el trasfondo que explica los largos recorridos y el gran esfuerzo individual invertido en movimientos pendulares (*commuting*), así como los cambios de domicilio de grandes porciones de la población explicados por una reestructuración del mercado de la vivienda. Los factores estructurales como la realidad económica, la infraestructura de transporte, y la dinámica del mercado del suelo determinan las condiciones de movilidad cotidiana para la población en las distintas ciudades del mundo. En primer lugar, se presentan aquí algunos conceptos relacionados con la movilidad cotidiana, posteriormente se hará mención de las transformaciones en la estructura urbana, así como los factores que condicionan la ubicación del empleo y la vivienda (uso del suelo); finalmente se describe el papel del transporte como factor que posibilita la movilidad metropolitana.

2.3.1. Introducción: movilidad cotidiana

Un trabajador promedio en Gran Bretaña pasa 139 horas por año “pendulando”, el equivalente a 19 días de trabajo.

Lyons y Chatterjee, 2008

El traslado cotidiano de la población se da dentro de un marco de tiempo (rutina) y espacio (vivienda, empleo) a través de medios (transporte) que posibilitan dicho traslado. La movilidad (*Mobilität* en alemán) significa el traslado de personas y cosas, el concepto tiene distintas interpretaciones y no solo la territorial (movilidad social, movilidad del proceso productivo, movilidad laboral, entre otras) (Ritter 2005: 655). Las consideraciones de tipo geográfico incluyen términos como movilidad espacial, que es todo traslado de personas, movilidad residencial, que se refiere al cambio de domicilio de la población, entre otras vertientes.

La movilidad territorial puede ser entendida de dos formas según su temporalidad, ya sea si se trata de un traslado a corto plazo (*commuting*) o a largo plazo (migración) (Zelinsky 1971, citado en Casado 2008); puede ser colectiva si se trata de migraciones, por ejemplo campo-ciudad; o individual si es movilidad cotidiana. Algunos conceptos importantes relacionados con la movilidad son: rutina o manejo de tiempo, accesibilidad, transporte, infraestructura urbana y mercado del uso del suelo. La combinación de estos elementos condiciona la movilidad de manera local, sus expresiones en el territorio y la calidad de vida de la población implicada. La relación entre patrones de uso del suelo, accesibilidad y movilidad es crucial. Lo que caracteriza los movimientos pendulares o movilidad cotidiana es que son diarios y de tipo laboral, por lo general siempre en el mismo horario y con el mismo punto de partida y destino, el mismo recorrido y mismo tipo de transporte (Bähr et al. 1992: 846).

El término movilidad cotidiana no transmite de forma inmediata su intención, como el término inglés *commuting*. Este hecho es una de las dificultades teórico-conceptuales, la lengua española carece de un término común para denominar éste fenómeno urbano, la ciencia tampoco ha logrado un concepto único, por ello existe una variedad excesiva de términos que varían según el autor y su especialización en el tema. Algunos autores prefieren la palabra *commuting*, concepto de la lengua inglesa aceptado por su universalidad; otros son: movilidad intrametropolitana, movilidad cotidiana de personas, movilidad urbana, movilidad residencial, movilidad cotidiana, movimientos pendulares, migración pendular, tráfico diario, movilidad intraurbana, etcétera. En el idioma alemán se reconoce a nivel popular, político y científico el término “*Pendlerbewegungen*”, es decir, “movimientos pendulares” como fenómeno territorial que incluye a la población que se traslada por motivo de trabajo dentro de una metrópolis.

En este estudio se hace uso de los términos *movilidad cotidiana* o *movimientos pendulares*. Se trata de un fenómeno urbano mundial por lo que el vocablo con que se describe varía según la región y la importancia que tiene en la gestión y planeación espacial. Los países de habla inglesa lo denominan *commuting*⁴ uno de los conceptos de mayor aceptación en el mundo científico; en alemán se llaman *Pendlerbewegungen*, en francés *navettes*, en portugués *migrações pendulares de trabalho* (Alegria, 2004: 15). Los movimientos pendulares sirven como indicador territorial de la influencia metropolitana.

El concepto *commuting* se entiende como la jornada diaria al trabajo, implica un viaje diurno o repetitivo desde una ubicación fija (hogar). El término data de mediados del siglo diecinueve, cuando los hombres de negocios comenzaron a viajar desde sus residencias suburbanas hacia sus lugares centrales de trabajo por medio de trenes urbanos: la *commutation* o asignación de sus boletos o abonos de transporte diario con tarifas mensuales reducidas produjo el término *commuter* (Müller 2004).

La movilidad pendular o movilidad cotidiana según Casado (2008) se define como:

“el conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual dentro de un mismo día. La movilidad cotidiana se identifica así con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio (en ocasiones englobadas como movilidad obligada), aunque existen otras motivaciones: compras, ocio, ir a comer, visitar a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras”.

En Alemania se registra minuciosamente el tráfico pendular o “pendulares” (*Pendelverkehr*, o *Pendler*), se considera la proporción del tráfico que circula en las vías de comunicación ocasionado por recorridos de ida y vuelta de personas entre su domicilio y su sitio de trabajo (Bähr et al. 1992: 846) y es publicado por diversas oficinas regionales, federales y privadas como el servicio de metro y trenes suburbanos (BVG en Berlín).

Los estudios de la movilidad abarcan una amplia gama de fenómenos nuevos que le acompañan, como las segundas residencias, el turismo, los trabajos estacionales agrícolas, la migración de retorno (tanto interna como internacional), o los alojamientos ocasionales (*logement occasionnel*)

durante la semana laboral y el subsiguiente retorno a la residencia familiar durante el fin de semana (Casado 2008).

Existen tres elementos claves que intervienen en los procesos de las migraciones pendulares: el empleo, la movilidad y la vivienda, factores esenciales en las decisiones urbanas individuales. El empleo es una condición fundamental para buscar un domicilio. Desde el punto de vista espacial, los cambios en la localización de actividades económicas de tipo urbano (industria, comercio y servicios) traen una reubicación a escala metropolitana, se da, por un lado, una reconcentración y, por otro, una expansión del área urbana, especialmente la de vivienda, en este contexto los flujos de movilidad pendular incrementan (Alegria 2004: 59).

Para este estudio se considera la movilidad por motivo laboral, sin embargo, la movilidad diaria dentro de una ciudad es intensa, cubre grandes capas de la población y tiene diversos motivos. Se puede generalizar cuatro grandes motivos para realizar trayectorias (movilidad) a partir de los domicilios relacionados con necesidades básicas: trabajo, instrucción, abasto y tiempo libre (Bähr et al. 1992: 828). A continuación se explica el trasfondo territorial que explica la movilidad cotidiana.

2.3.2. Estructura urbana: concéntrica y expandida

La movilidad cotidiana es uno de los fenómenos urbanos actuales más importantes porque refleja el funcionamiento de la ciudad expandida. El proceso de expansión de la ciudad y de la consecuente suburbanización es la coyuntura que explica la movilidad intermetropolitana; por otra parte, la masificación de la motorización y el encarecimiento de los precios del suelo en los centros urbanos han hecho que los asentamientos se ubiquen cada vez más lejos en la periferia (Beckmann 2006). Las cifras de población no reflejan lo que ocurre a diario en una gran ciudad: el hecho de que la población “vive” su rutina en el centro y duerme en la periferia, donde predomina el uso del suelo habitacional, este fenómeno requiere una nueva perspectiva de la ciudad para visualizar las consecuencias sobre la población implicada y permitir así mejores condiciones de vida.

El traslado (movilidad) es una condición resultante de la separación entre residencia y sitios de empleo y se sustenta en las innovaciones tecnológicas; el automóvil es el gran agente del fenómeno pendular que ha exacerbado el sentido individualista del territorio. El tercer elemento implicado en la movilidad es la vivienda (domicilio), una de las necesidades básicas del ser humano. La decisión por una vivienda está fuertemente influida por aspectos psicológicos y económicos, de la combinación de ambas locaciones y de las condiciones para circular dependerá la movilidad cotidiana y por tanto la calidad de vida de la población.

Los desplazamientos que realiza la población en un territorio son tema de interés para la geografía humana (Gregory et al. 2009). La movilidad cotidiana es un tópico prioritario en las investigaciones urbanas y de transporte porque se relaciona con los cambios de ubicación diarios o periódicos que se deben a la separación espacial de las funciones de la vida diaria: vivienda, trabajo, abasto y recreación, condiciones resultantes de la estructura urbana y las diferencias y las desigualdades sociales, económicas y espaciales en cada lugar (Ritter 2005: 655). Los procesos que se generan en diversas escalas así como las causas y efectos de los desplazamientos ofrecen un abanico de posibilidades de estudio a las disciplinas territoriales.

La estructura de la ciudad está directamente relacionada con la movilidad y se ha convertido en uno de los temas más importantes de los estudios urbanos en las últimas décadas, en especial a partir del incremento de población urbana y la estabilización de las ciudades industriales. La ciudad se organiza a partir de actividades económicas que condicionan los usos del suelo. Para este estudio, los elementos de la estructura urbana de mayor importancia son el mercado de trabajo y el de la vivienda, condicionantes de la movilidad cotidiana.

Las distintas actividades urbanas tienen una ubicación dentro de la mancha urbana y una expresión concreta en el paisaje. En un mapa de uso del suelo se representan actividades productivas: industria, servicios y comercio, áreas de vivienda, equipamiento, servicios urbanos, infraestructura vial, áreas libres o de reserva, y usos especiales, o incluso áreas de cultivo; es por ello que un mapa de uso del suelo refleja la estructura de una ciudad.

Comprender la estructura de una ciudad siempre fue una tarea para los estudiosos del territorio. En la primera mitad del siglo XX surgieron aportaciones importantes a partir de una serie de modelos de estructura urbana y uso del suelo. La mayoría de ellos se basan en la lógica económica de la ciudad. En el contexto urbano hay dos mercados que sobresalen y por lo tanto son las principales referencias de los modelos propuestos: por un lado el suelo y la vivienda y por otro el empleo. Existen dos tipos distintos de modelos:

1. Modelo simple de estructura urbana, en círculos concéntricos, el centro contiene los sitios de empleo y la periferia los de vivienda, se va diferenciando por la agregación de anillos y la distinta movilidad de sus habitantes.
2. Modelo complejo de estructura urbana descentralizada y polinuclear: en el que existen varios centros en la misma ciudad y su estructura es más compleja y, por lo mismo, su movilidad

Según Park y Burgess (1925) la expansión es un proceso en sí. El crecimiento de la ciudad se puede ilustrar mediante una serie de círculos concéntricos, que al ser numerados explican las áreas de la expansión urbana y las áreas internas diferenciadas.

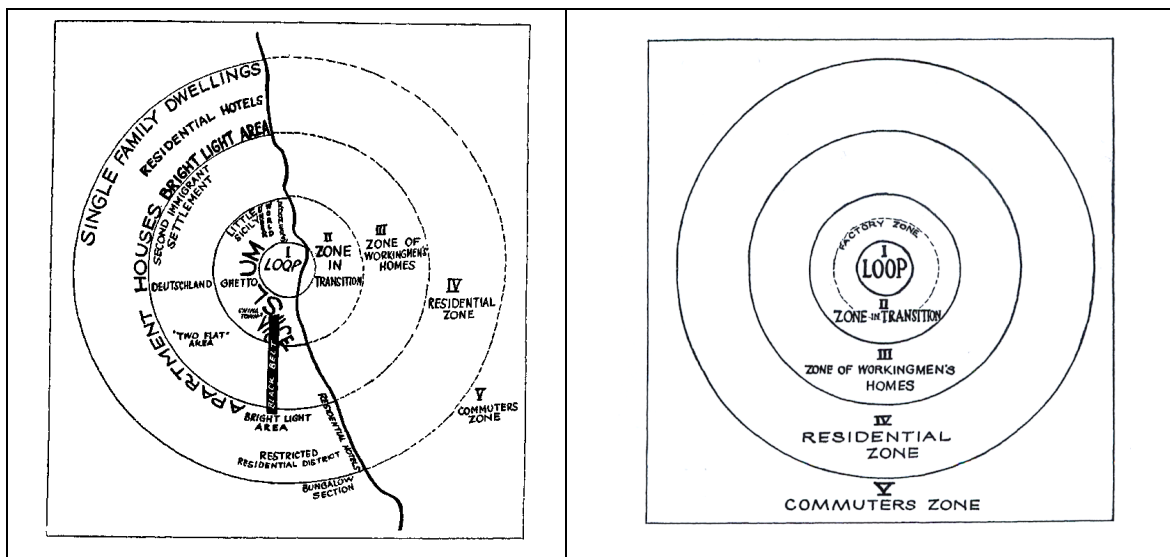


Imagen 7. CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES POR CÍRCULOS CONCÉNTRICOS. PARK Y BURGUESS: 1925. ESCUELA DE CHICAGO

Fuente: Park, R. E y Burgess, E.W. 1925. The City. Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. The University of Chicago Press. Chicago

Este diagrama representa una construcción ideal de las tendencias de un asentamiento (*town*) o ciudad a expandirse radialmente desde su centro (CBD) o The Loop. I. rodeando al *downtown* o centro histórico existe, por lo general, un área de transición, que se ve invadida por II. Negocios e industria ligera; III es el área habitada por trabajadores de las industrias que escaparon del área anterior ya deteriorada y que buscan una cierta accesibilidad a sus sitios de empleo. IV es la zona residencial para la clase alta, ya sea en edificios de departamentos o zonas de vivienda unifamiliar exclusivas. VI. Más allá, fuera de los límites de la ciudad se encuentra la zona donde viven los *commuters* (áreas suburbanas o ciudades satélite) a 60 minutos de camino al centro de la ciudad (Park y Burgess 1925: 50).

Este esquema indica la expansión de la ciudad basada en circunferencias que rodean al centro histórico. Cada zona interna se expande hasta invadir la siguiente, este aspecto de la expansión podría denominarse como sucesión, fenómeno estudiado en las plantas. A la vez, durante este proceso de expansión y sucesión en la ciudad se da el antagónico proceso de descentralización y concentración. Los autores hablan de movilidad, particularmente de movilidad social. Este modelo de la escuela de Chicago forma parte de una corriente denominada ecología urbana, debido a la comparación de la expansión de medios urbanos con el que ocurre en las poblaciones vegetales. Aunque después de estos autores existen numerosas aportaciones al tema, los modelos de la Escuela de Chicago, por ser los primeros y los más completos, siguen siendo considerados los modelos clásicos de la estructura urbana; en primer lugar el modelo de círculos concéntricos de 1925 de Burgess; el de sectores de Hoyt (1939) y por último el de núcleos múltiples de Harris y Ullman (1945), (imagen 6).

Estas propuestas teóricas respondieron a la estructura de las ciudades en la época *fordista*, que basaron su crecimiento en la industria pesada y cuya estructura centralizada conformó un mercado del suelo relativamente estable, sin embargo, las constantes transformaciones de los espacios

urbanos demandan nuevos enfoques y modelos. La fuerza decisiva de la economía se hizo cada vez más evidente y se consideró determinante para el funcionamiento de la ciudad, de esta forma, la teoría del suelo urbano se volcó hacia la economía y sus planteamientos (Graizborg 2008). Las explicaciones mecanicistas enfrentaron fuertes críticas que planteaban que la escala individual y cualitativa también tiene gran influencia en la conformación de los espacios urbanos.

Un punto de partida convencional para el análisis de la estructura urbana es el modelo de Alonso (1964), llamado modelo formal de la elección de localización residencial desde un espacio determinado de trabajo. Su propuesta extiende la teoría de la oferta-demanda e incorpora consideraciones espaciales para distinguir la localización de usos de suelo en términos de su distancia al sitio central de trabajo o del “acceso”. La distancia al trabajo es importante porque los costos de commuting son proporcionales a esa distancia, de tal forma que el consumidor que elija sitios cercanos al trabajo incurre en bajos costos de commuting (Simpson 1992: 15). El modelo de Alonso se basa en el modelo agrícola de von Thünen pero fue adaptado a los espacios urbanos. Una de las críticas importantes a este modelo es que no considera la descentralización del empleo (Simpson 1992), por lo que no responde del todo a la realidad de las ciudades actuales.

Algunos autores lo consideran el mejor intento de una teoría general de localización urbana porque toma en cuenta de forma implícita y por primera vez, el problema de que la ubicación de los hogares está sujeta a un presupuesto a maximizar (Graizborg 2008: 64). El modelo de Alonso analiza el comportamiento de los empleadores (firmas) y los hogares que son, a la vez, fuerza de trabajo y consumidores. Posteriormente se agregaron dos variables importantes: la cantidad de tierra a comprar y el ingreso disponible para ello, así como las implicaciones del transporte y los demás bienes y servicios relacionados con el sitio de vivienda. Por primera vez el enfoque se dirige a los hogares y transforma los planteamientos al reconocer que la compra de una porción de tierra (hogar) implica la adquisición de dos bienes de forma simultánea: la tierra en sí y su ubicación. Los postulados de Alonso generan respuestas a cuestiones urbanas, pero también dejan cuestiones abiertas, evidenciando que la estructura urbana es compleja y sufre una constante transformación.

La estructura interna de las ciudades actuales se ha transformado. Los mercados de la producción industrial, que son el sustento de la economía urbana, han dado un cambio radical. Tanto los procesos productivos, las redes de producción, como los modelos de consumo, se dirigen a una economía abierta de intercambio mundial. La organización interna también se ha transformado, el valor del suelo responde a procesos de expansión física de la ciudad, apoyado en transporte y comunicaciones modernas. El automóvil protagoniza una era metropolitana de largo alcance en el que las distancias se han superado.

Los centros urbanos alojan actividades terciarias (comercio, servicios y finanzas) que encarecen el suelo por lo que la población se ha visto obligada a emigrar a zonas lejanas, carentes de servicios. En las actuales ciudades expandidas existen subcentros urbanos con nuevas formas de vivienda, especialmente en la periferia, por ello el transporte juega un papel crucial en su funcionamiento. Aunque las transformaciones de los espacios centrales son de mucha importancia, los espacios más dinámicos son las periferias. Algo que marca a las ciudades modernas son los *flujos diarios intermetropolitanos* (commuting), fruto de nuevas ubicaciones de los sitios de vivienda como

respuesta directa a la transformación del mercado del suelo y de la consecuente ubicación de los sitios de empleo.

2.3.3. Ubicación del empleo y la vivienda

Dentro de una ciudad, los sitios de empleo (productores) son el elemento que, de forma independiente, determina los precios del suelo, la accesibilidad, el transporte, y genera una ubicación diferenciada. Los centros siguen teniendo las ofertas principales de educación, capacitación especializada, trabajo y oferta cultural, siguen siendo un centro potencial, altamente atractivos, imposibles de reemplazar (Beckmann 2006).

En cada ciudad sus habitantes llevan a cabo distintas actividades para satisfacer sus necesidades diarias, ello da como resultado ciertos patrones de actividades individuales o colectivos (Ottensmann 1972 en Parkes y Thrift 1980: 141). Cada persona realiza recorridos fijos hacia distintas locaciones, en la medida de lo posible, limitadas a un área cercana a su domicilio, una excepción puede ser el empleo, pues es independiente de la decisión personal. Para cada patrón de actividades hay sitios que sobresalen porque los individuos pasan la mayor parte del tiempo, a esto se le ha denominado. “centro de gravitación” o *Gravitationszentrum*, es decir, los sitios con estancias relativamente durables donde se cumplen las necesidades (Bähr et al. 1992: 827).

La accesibilidad es la posibilidad que tiene una persona para llegar a los sitios donde realiza sus actividades (empleo, compras, atención médica o recreación) (Gregory 2009). El acceso a dichos bienes y necesidades básicas es un indicador de calidad de vida. La movilidad de una persona se ve limitada por el número de opciones, la fricción de la distancia y los costos de traslado (tiempo y dinero). La accesibilidad está relacionada con los patrones uso del suelo y las condiciones para la movilidad. Si existen opciones diversas cerca del domicilio de una persona, ésta disfruta de una alta accesibilidad con movilidad (distancia) reducida, podrá acceder a la mayor parte de sus actividades a pie o en bicicleta, sin tener que recurrir a medios motorizados, lo que es frecuente en ciudades europeas.

La frecuencia en el cambio de domicilio se ha incrementado en el actual modelo de vida urbana donde la ciudad tiende a crecer de forma expansiva apoyada en medios de transporte de alta velocidad y largo alcance. La selección del sitio de vivienda está relacionada con el sitio de trabajo (mercado urbano de trabajo) y con el mercado del suelo que determina los precios de las viviendas en distintas ubicaciones de la ciudad. La selección del domicilio a largo plazo (migración) combina inevitablemente la relación entre empleo, estructura urbana y uso del suelo. Pero existe también un factor hasta ahora no mencionado y que es fundamental para la movilidad, el transporte, condición material que sustenta los recorridos.

Para los modelos de la estructura urbana la movilidad cotidiana ha estado presente desde sus primeras manifestaciones. Entre los primeros estudios sobre la ciudad que registraron una referencia al *commuting*, destacan los que fueron realizados en la escuela de Chicago a principios del siglo XX. El modelo de Christaller (1968) de los lugares centrales representa la movilidad entre distintos lugares motivada por el consumo (imagen 8), años más tarde el viaje al trabajo y la relación entre el lugar de trabajo y de vivienda se integraron al análisis de los cambios en la estructura urbana y los

usos del suelo. En los años ochenta, Parr retomó el modelo del lugar central de Christaller para considerar por primera vez el *commuting*, ya que el modelo original no lo representó. El autor describe los intercambios que se dan entre las distintas jerarquías del conjunto urbano considerando detalladamente los propósitos que condicionan los desplazamientos individuales (Graizborg 2008: 84).

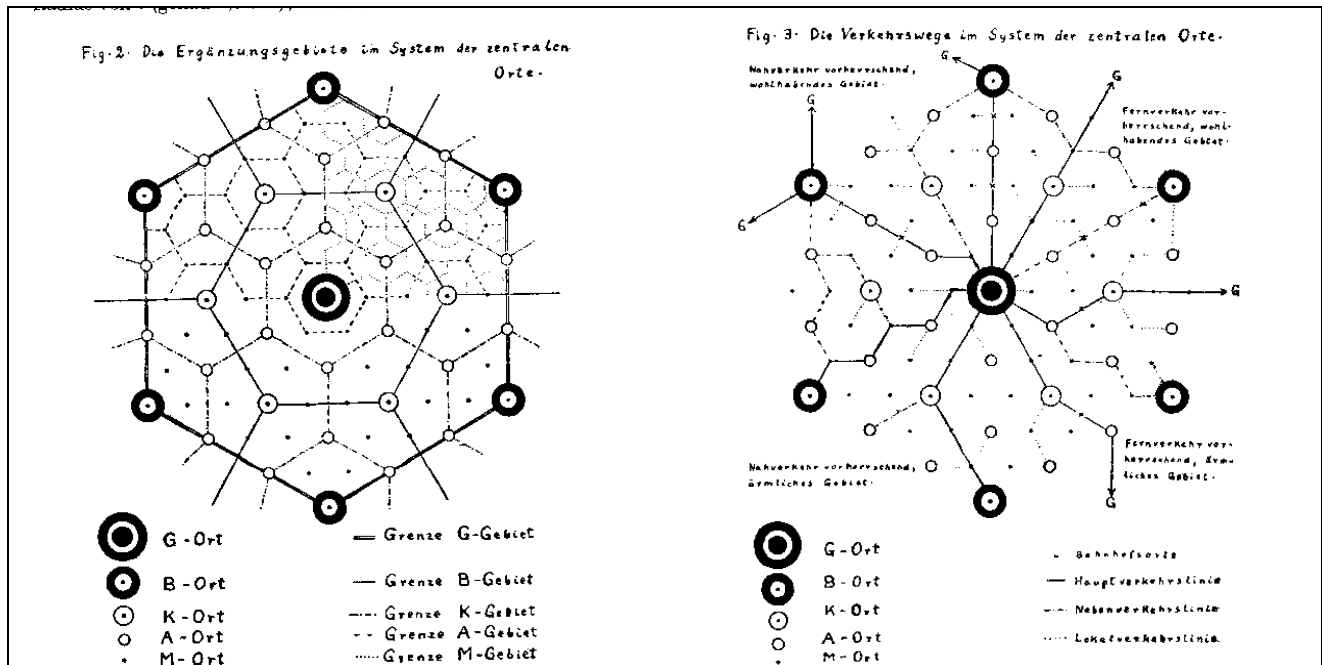


Imagen 8. TEORÍA DEL LUGAR CENTRAL: CHRISTALLER.

Áreas complementarias y vialidades del sistema de los lugares centrales según jerarquía

Fuente: Christaller, Walter. 1968. Die zentralen Orte in Süddeutschland. Wiss. Buchgesellschaft Darmstadt. Alemania.

Los niveles donde se localizan los empleos no siempre coinciden con los niveles donde viven los individuos empleados, o como Parr lo plantea...”no todos los individuos empleados en cierto nivel residen en ese nivel, y no todos los individuos que residen en ese nivel (de jerarquía) se emplean en el mismo” (Parr 1987). Esta separación de empleo y residencia y la movilidad cotidiana que ocasiona son frecuentes en sistemas urbanos extensos.

Otra discusión importante es el límite de distancia-tiempo que los individuos quieren, pueden y están dispuestos a recorrer. Empíricamente este límite o “*tolerancia para viajar al trabajo*” depende de las condiciones del transporte disponible, las condiciones del trabajo y el ingreso que se dispone (Parr 1987 y Graizborg 2008). De esta forma, un transporte eficiente y cómodo permiten mayores distancias de trabajo; largas jornadas de trabajo implican largas jornadas fuera de casa, asimismo, la obtención de mayores ingresos puede estar relacionada con mayores distancias recorridas. Por otra parte, las autoras Simpson (1992) y Kramer (2005) mencionan que un mayor nivel educativo de los trabajadores resulta en una mayor especialización, mayores ingresos, y por tanto, sitios de empleo puntuales, por lo general lejanos al sitio de vivienda. Por otra parte, los elevados niveles exigencia y estrés laboral pueden motivar que la población altamente calificada busque sitios tranquilos de vivienda, con áreas verdes, en la periferia de las ciudades. El uso de uno o más automóviles se hace

inevitable. Este modelo de vida es común en las ciudades europeas, y está presente también, aunque en menor cantidad, en ciudades de Latinoamérica.

Algunos factores que motivan el *commuting* entre distintas partes (niveles) de la ciudad son: a) las preferencias individuales para seleccionar la residencia en sitios que no coinciden con las locaciones del empleo; b) debido a la dinámica del mercado de suelo urbano, los individuos no pueden pagar los costos de viviendas centrales o cercanas a sus sitios de empleo, es más factible pagar entonces los costos de viaje cotidiano a su trabajo o *commuting*; y c) en ocasiones podría tratarse de una elección dirigida con el propósito de vivir en un sitio distinto al que se trabaja. Estos planteamientos de Parr (1987) marcaron el principio de una mejor comprensión de la movilidad cotidiana, pero también denotaron su complejidad.

La autora Simpson (1992) considera que los hogares preferirían ubicarse cerca de los sitios de trabajo, situación posible en la sociedad obrera fordista donde los trabajadores formaban suburbios alrededor de las zonas industriales. La diversificación de la economía metropolitana y del empleo no permite prolongar este modelo. La presencia de actividades terciarias en áreas centrales, la mejor accesibilidad y servicios urbanos, así como la demanda de los hogares sobre zonas centrales, motivan el incremento de los precios del suelo y la consecuente expulsión de las zonas habitacionales a áreas externas. Los hogares se ven entonces en un claro dilema: o pagan altas rentas y bajos costos de commuting, o rentas accesibles y altos costos de *commuting* (Simpson 1992). Alonso (1964) lo plantea así: el patrón de suelo urbano resultante es una serie de zonas concéntricas con hogares “hambrientos de accesibilidad” que ocupan una delgada línea en los sitios caros de la zona central, y por otro lado los hogares “hambrientos de espacio” en bastas áreas de terrenos baratos a grandes distancias.

El modelo estándar de locación residencial propone que los trabajadores se ubican en el sitio opuesto al centro de la ciudad, donde está su centro de trabajo, porque el precio del suelo es más barato (Simpson 1992: 92-93). Dentro de las determinantes de la elección de trabajo, se cree que la población elige el centro de trabajo más cercano a su domicilio para evitar largos recorridos y tiempos perdidos en *commuting*, lamentablemente esto se dificulta en las grandes ciudades.

La elección del domicilio en espacios urbanos, que puede ser una migración interurbana, es un elemento decisivo para comprender la movilidad cotidiana. Los sitios de empleo son fijos y determinados, los sitios de vivienda dependen de factores coyunturales que escapan de las manos de los “empleados”, esta situación es la que genera movilidad cotidiana. Existen factores que explican los motivos de los hogares-familia a decidir una localización para su vivienda.

De hecho, en las ciudades actuales, los sitios de vivienda y de trabajo están cada vez más alejados por el encarecimiento de las áreas centrales, un presupuesto limitado para adquirir una vivienda central conlleva a una alta movilidad e implica también un grado de marginación. El consumo del hogar depende de los ingresos reales de sus habitantes (salario), en una ciudad grande, los precios del centro se incrementan por la competición por las áreas centrales. Los hogares no pueden resolver el problema de los altos precios simplemente mudándose a las zonas más lejanas si con eso los costos por commuting se incrementan desmesuradamente (Simpson 1992).

La estructura urbana, basada en una economía y mercado de suelo, condiciona la ubicación de los sitios de trabajo. Aunque los motivos para elegir el sitio de vivienda varían de ciudad a ciudad, Simpson (1992) reconoce elementos clave que permiten comprender el fenómeno de la movilidad cotidiana. Para la localización residencial la distancia al centro de trabajo es decisiva, aunque depende de factores como el presupuesto económico del hogar y el nivel educativo (estatus social). Según el número de personas que trabajan por hogar, es probable que los ingresos permitan vivir cerca de la ciudad. Por otra parte influye la etapa de vida de la familia (edad, estado civil), familias con hijos pequeños prefieren irse a la periferia en busca de tranquilidad y bienestar para sus descendientes. El nivel de educación hace que la población busque nichos de empleo y se vea obligada a emigrar para satisfacer su desarrollo personal.

La localización de la industria dentro de un espacio urbano es más compleja que la localización de la vivienda. La locación de la vivienda se explica por el modelo de accesibilidad y mercado del suelo. La descentralización del empleo y la ubicación industrial organizan los sitios de vivienda, las condiciones del proceso productivo, las demandas de accesibilidad y la relación con los trabajadores. El mercado de consumo ha transformado completamente la cadena productiva industrial que caracterizaba a la etapa *fordista*. En la actual etapa se da una importante descentralización de las naves industriales a las periferias de la ciudad, esto puede ser ventajoso para la población que se muda ahí, pero en el caso de países pobres esto no ocurrió

Analizar el mercado de trabajo permite entender problemas urbanos importantes como la pobreza, el deterioro físico de algunos barrios y comunidades, la carencia de servicios, las limitaciones de los ingresos públicos, que a su vez limitan la capacidad de respuesta a la concentración espacial de los pobres en áreas urbanas (Simpson 1992: 6). La selección del sitio de vivienda tiene una relación inminente con el mercado del suelo y el empleo. Actualmente por la fuerza de los mercados, ambas locaciones se han alejado dando como resultado largos recorridos de movilidad cotidiana.

La accesibilidad se ha vuelto un factor más de privilegio especialmente en las grandes ciudades. Las necesidades básicas como el empleo, el comercio y los servicios, están alejadas entre sí y de las áreas residenciales, se requiere una elevada movilidad con largos traslados para realizar la rutina (Gregory et al. 2009: 2-3). Entre más lejos se encuentre el domicilio en el área urbana, la accesibilidad es menor, ya que por lo general, las características de la infraestructura que apoya la movilidad están centralizadas.

2.3.4. El transporte como condicionante de la movilidad cotidiana

El ahorro en infraestructura de transporte para los habitantes de una ciudad da como resultado un alto esfuerzo individual de movilidad en para la población que pendula desde la periferia.

Holz-Rau/Kutter, 1995 en Beckmann 2006

El transporte es una medida de relación entre las áreas, por lo tanto es de interés geográfico (Ullman 1956 en Graizborg 2008), es lo que posibilita el traslado (movilidad) tanto de bienes como de personas, ya sea de forma individual o colectiva. La organización del transporte a través de inversión pública o empresas privadas juega un papel definitivo en la calidad de la movilidad y en la accesibilidad. El transporte va de la mano con los avances tecnológicos y en particular está ligado

a los medios urbanos Los grandes avances de las últimas décadas en combinación con procesos de reestructuración de los modelos productivos han hecho del transporte el principal factor de procesos como el *urban sprawl* y la *periurbanización*.

La evolución de las ciudades es la evolución de la industria y los medios de transporte, es decir, del avance tecnológico. En una primera etapa, las ciudades se desarrollaron alrededor de centros poco extensos cuya movilidad estaba limitada a animales de tiro y recorridos a pie. Una vez que aparecen vehículos de mayor alcance durante la revolución industrial (máquina de vapor), la ciudad se expande siguiendo las vías de comunicación. Posteriormente, entrando el siglo XX, el uso intensivo del automóvil revolucionó el futuro de las ciudades y dio inicio a la veloz expansión de “manchas urbanas” característica la segunda mitad del siglo veinte. La evolución de la economía industrial-urbana llevó a la etapa moderna en que los sitios de trabajo y los de vivienda se fueron alejando debido a una descentralización y expansión de centros de producción dentro del conjunto urbano, por lo que la movilidad cotidiana se hizo necesaria y se facilitó con medios de transporte modernos, primero, la construcción del sistema colectivo de trenes (metro) y después con la popularización del automóvil como transporte individual.

Esta primera reestructuración urbana hace que los sitios de trabajo y los domicilios se “muevan”, surgen nuevos subcentros (suburbios) de usos mixtos, el equilibrio entre costo y accesibilidad condiciona nuevas locaciones al interior de los medios urbanos expandidos. Esta expansión permitida por los medios de transporte urbano proyecta una nueva época de la ciudad: la suburbanización, cuyo motor son los movimientos pendulares (Alegria 2004: 43). Por su parte, la población se ve en la “posibilidad” de decidir la ubicación de su vivienda, de acuerdo con su presupuesto, la clase social y la ubicación del empleo, que son en realidad las condicionantes de la movilidad cotidiana (Bähr et al. 1992: 847). En una posterior etapa, alrededor de 1970, los procesos industriales se transformaron hacia la una nueva era posindustrial. La evolución de la tecnología transformó los procesos productivos, las economías de aglomeración pierden fuerza y los costos de transporte se reducen por la mejora de las redes de comunicación y la generalización del automóvil (Alegria 2004: 43).

En la ciudad una de las principales preocupaciones para la planeación es la circulación. Debido a que los espacios urbanos concentran actividades y población, el transporte urbano presenta una serie de limitaciones: a) el movimiento de tráfico, b) dificultades para el estacionamiento, c) impacto ambiental y contaminación, d) las condiciones de seguridad para los peatones, e) la ineficiencia e insuficiencia del transporte público en horas pico y f) los accidentes de tránsito (Tolley y Turton 1995, en Graizborg. 2008: 31). El transporte, la circulación, y accesibilidad son conceptos ligados a la movilidad y ésta a su vez es la respuesta territorial al carácter y forma de la ciudad, los siguientes apartados se adentran en cada uno de los elementos que conforman la movilidad.

La movilidad es resultado de la evolución tecnológica. Al inventarse la máquina de vapor en la revolución industrial se impone un nuevo orden donde impera la movilidad. El transporte urbano de pasajeros fue inaugurado en el siglo XIX en París y Londres (1828 y 1929) (Alegria 2004: 39). A inicios del siglo XX surge el automóvil (1885) de patente alemana; más tarde, en 1908 Henry Ford lanzó la producción masiva de automóviles en Detroit y revolucionó la movilidad urbana individual

(Alegría 2004: 39). Al principio los automóviles eran objeto de lujo, con el Taylorismo (producción masiva) el uso del automóvil se populariza y llega a más capas de la sociedad, comienza a competir con el ferrocarril como medio de transporte individual, frente al uso masivo del transporte público, se convierte así en un símbolo más de modernidad, y ante todo de status.

El transporte representa el medio que permite la movilidad cotidiana. Sus condiciones, la realidad económica de cada país y el tamaño de cada ciudad, son agentes que afectan la calidad y duración de los viajes de la población pendular. El análisis de la movilidad se relaciona con el comportamiento a nivel individuo. La política mundial ha priorizado el uso indiscriminado del automóvil por encima de la movilidad colectiva de subsidio público, el retiro del Estado, el poder de la industria automotriz, la individualización de la vida urbana y las políticas que apoyan su uso en la ciudad han ocasionado una marginación de la movilidad. La psicología del automovilista urbano se promueve a nivel político y de consumo, la imagen de éxito y poder individual inunda los medios visuales. El automóvil como símbolo de movilidad sin límites cristaliza la modernidad y el estilo de vida individualista (Beckmann 2006: 22).

La evolución de la velocidad a través de la mejora de las técnicas de movilidad es impresionante. A partir del transporte motorizado, cuyo precursor fue el ferrocarril, se ha dado un desarrollo sin precedentes, actualmente los trenes de alta velocidad, aviones y automóviles modernos recorren distancias cada vez mayores en menor tiempo. Esta evolución pone en cuestión el límite a la movilidad individual y los costos ambientales que genera, especialmente en países ricos. Pero no todas las regiones alcanzan el mismo grado de desarrollo tecnológico, siendo el resultado una marginación de la movilidad moderna, si bien, los avances son impresionantes, no son accesibles para toda la humanidad (Kramer 2005).

La movilidad ha incrementado con las nuevas tecnologías, pero la pregunta es hasta donde se puede ser móvil en relación al tiempo que se necesita. La introducción de los medios de transporte moderno trajo consigo desde un inicio el miedo a que la distancia perdiera su significado y se consideró como la “muerte del espacio”. El uso del tiempo para vencer distancias es un tema de profunda investigación no solo para los estudios de TB, es también en primera línea el interés central de los trabajos de movilidad (Kramer 2005: 121). El incremento de la velocidad y de la movilidad ha causado problemas colaterales que no se han tematizado lo suficiente, como el alto nivel de accidentes de tránsito, la elevación de la mortalidad en autovías, el alto grado de siniestros peatonales y el impacto ambiental por emisiones. Pero más allá de eso: la movilidad se ha vuelto un factor de marginación. El acceso a vivienda en ciudades Latinoamericanas se restringe a las periferias expandidas, la calidad de vida de esta población empobrecida debe ser un tema central en la urgente discusión teórica y política sobre movilidad cotidiana.

La dimensión de las jornadas de y hacia el trabajo durante las mañanas y en las horas del atardecer y la congestión de las vías asociada a ello se convirtió en un foco de atención central para la planeación del transporte desde los años 50. Actualmente el *telecommuting* implica el uso de tecnologías de telecomunicación (Internet, teléfono) para el trabajo, por lo que el trabajador no se encuentra presente en su sitio de empleo y realiza sus actividades desde su casa sin tener que desplazarse (Gregory et al. 2009: 104), sin embargo esta modalidad laboral es poco frecuente y se

concentra en países industriales, por lo que no representa una alternativa a la movilidad cotidiana en grandes ciudades.

Se considera necesario analizar las condiciones materiales para la movilidad que afectan directamente la rutina y el manejo del tiempo de la población en metrópolis de países no europeos, con ello será posible reforzar los planteamientos teóricos. Lamentablemente existen pocos estudios y registros al respecto. Con frecuencia se menciona la movilidad cotidiana como la alternativa de vivir en la ciudad, en busca de tranquilidad y salud familiar (Bähr et al. 1992), esto es posible cuando los avances tecnológicos de comunicación acompañan al proceso urbano.

La movilidad cotidiana puede ser analizada a nivel territorial, sin embargo la escala individual es fundamental para comprender este fenómeno urbano. El análisis de la rutina y el manejo del tiempo implicado en la movilidad cotidiana permiten vislumbrar decisiones personales y posibilidades de acción de personas dentro la estructura urbana. Las condicionantes individuales como el medio de transporte empleado, reflejan algunos temas pendientes a resolver en los países latinoamericanos. La relación entre la movilidad cotidiana y la calidad de vida es un tema de trascendencia social y territorial.

En los países “no industrializados”, en los que la movilidad más que una posibilidad es una restricción, la periferia es la única opción “barata” o accesible para una vivienda propia, la consecuencia es la “necesidad” de recorrer largas distancias para asegurar la economía familiar (empleo), en las ciudades de América Latina existen los desplazamientos más prolongados (Casado 2008) en malas condiciones materiales de movilidad, según Figueroa (2005 citado en Casado 2008) los constantes problemas del sistema de transporte metropolitano son: la informalidad, los bajos estándares de calidad y degradación física de la flota vehicular.

En éstos países existen pocos registros de movilidad cotidiana, sin embargo en los pocos que se conocen es notorio que las actividades de tiempo libre ocupan un lugar irrelevante (Bähr et al, 1992), la vida cotidiana esta “marcada” por largos recorridos en malas condiciones de movilidad, el gran tamaño de las ciudades no corresponde una red completa de transporte, los principales recorridos se relacionan con las actividades básicas. La movilidad cotidiana se ve “restringida” por la estructura urbana y los recursos materiales (presupuesto familiar) de manera que el tiempo se vuelve un recurso escaso. Las consecuencias para la calidad de vida individual y familiar son un tema relevante en estas realidades, a escala metropolitana un tema importante son las posibilidades de acción a través de una mejor planeación y regulación urbana.

La disposición territorial que hace que los sitios de trabajo y los sitios de empleo estén cada vez más alejados el uno del otro es la causante directa del incremento notable en los flujos de movimientos pendulares. El intenso tráfico, los altos precios del suelo y los largos recorridos implican un alto desgaste a la población trabajadora. La movilidad por tanto, es un tema de marginación urbana, de ahí su importancia. El tiempo empleado para la movilidad cotidiana y el impacto que tiene la selección del domicilio sobre las características de la movilidad cotidiana de una familia son temas que han ocupado a numerosos científicos en las ciudades europeas, en Latinoamérica apenas comienza a ser atendido.

RESUMEN

El sustento teórico permite dar el paso siguiente al trabajo empírico. En primer lugar se han considerado los estudios de la geografía del tiempo, representada por la escuela de Lund, Suecia a comienzos de la década de 1970. En la segunda parte se incluyeron dos grandes temas: los estudios de manejo de tiempo y la movilidad cotidiana. Los estudios del manejo de tiempo representan una gama territorial poco explorada: el individuo. Comprender las acciones en el tiempo y el espacio arroja información sobre temas de interés social y urbano, como los patrones de consumo, las condiciones y características de la movilidad cotidiana, las limitantes o carencias de los servicios urbanos, o la calidad de vida de un grupo de población. La rutina representa la repetición de actividades en un determinado tiempo y espacio, estas acciones reflejan a su vez la movilidad cotidiana en un área de gravitación cuyo centro es el domicilio. La estructura de la ciudad explica la ubicación de la vivienda y de los sitios de empleo, y de forma indirecta, la movilidad cotidiana. Los análisis de manejo del tiempo, al acercarse a la perspectiva personal, requieren metodologías de análisis cualitativo, una de ellas es la entrevista, método seleccionado para esta investigación que permite analizar las condiciones de la movilidad cotidiana, los motivos de selección del domicilio en la periferia urbana, la motivación/restricción para pendular, las condiciones de la movilidad, y la construcción de la rutina, temas que permiten asomarse a las condiciones de vida de la población estudiada. En el siguiente capítulo, que conforma la parte empírica se explica el acercamiento al área de estudio y la forma de abordarlo mediante entrevistas y registros de manejo del tiempo.

NOTAS

³ Imagen de portada: Fuente: Imagen de la película Kitchen Stories

www.snl.no/system/images/n/norge_film_salmer.jpg. **Salmer fra kjøkkenet 2003. de Bent Hamer. Noruega y Suecia.** Consultada el 20 de mayo de 2009. Durante el periodo de la posguerra, los analistas del Instituto Sueco de Estudios Domésticos descubrieron que, si se organizaban adecuadamente las tareas de la cocina, siguiendo el modelo de las cadenas de montaje de las fábricas, los beneficios económicos que se derivarían para la unidad familiar y para la sociedad podían ser ingentes. Tras describir el comportamiento del ama de casa sueca, los científicos quisieron ampliar la investigación más allá de los límites geográficos y de género en los que se habían movido hasta entonces. Para ello, enviaron a 18 observadores a la comarca rural de *Landstad*, en Noruega —una región caracterizada por la abundancia de hombres solteros— para que estudiaran los movimientos de éstos en la cocina. Los observadores debían estudiar a sus sujetos durante todo el día, pero sin dirigirles la palabra bajo ningún concepto ni interferir en las tareas de la cocina: <http://victormacias.blogia.com/2004/111101-historias-de-cocina.php>. Consultada el 20 de mayo de 2009.

⁴ El término *commute* se ha establecido para denominar el diario traslado entre el hogar y el trabajo, al parecer, proviene del *commutation-ticket*, empleado en USA para un abono temporal de transporte, porque la tarifa diaria fue “conmutada” por la de un único pago. Lyons y Cahtterjee, 2008: 181.



III. LA ENTREVISTA COMO MÉTODO DE TRABAJO EN EL MUNICIPIO DE IXTAPALUCA

3.1. EL MÉTODO EMPLEADO: LA ENTREVISTA

- 3.1.1 Ventajas de los métodos cualitativos
- 3.1.2. La entrevista como herramienta de trabajo
- 3.1.3. Elaboración del cuestionario: temas de la entrevista
- 3.1.4. Acceso a los informantes
- 3.1.5. Aplicación de la entrevista: estancias en la Ciudad de México
- 3.1.6. Análisis de la información

3.2. REGIÓN DE ESTUDIO: IXTAPALUCA Y SUS UNIDADES HABITACIONALES

- 3.2.1. El municipio de Ixtapaluca y su transición rural-urbana
- 3.2.2. El fenómeno masivo de las UH en Ixtapaluca
- 3.2.3. San Buenaventura: imagen mundial de Ixtapaluca
- 3.2.4. Postura del gobierno local

3. LA ENTREVISTA COMO MÉTODO DE TRABAJO EN EL MUNICIPIO DE IXTAPALUCA

INTRODUCCIÓN

La primera parte de este capítulo describe la metodología empleada, se menciona la selección de entrevista como herramientas de trabajo y las distintas etapas que implica, desde la elaboración del cuestionario hasta la interpretación y codificación de sus resultados. La segunda parte ofrece un preámbulo sobre la zona de estudio, se menciona la transformación urbana del municipio de Ixtapaluca, la llegada de UH y la correspondiente transformación del territorio. También se documenta el papel de las constructoras en la zona y se presentan cifras sobre las dos unidades más grandes: San Buenaventura y Cuatro Vientos. Los fenómenos que derivan de este proceso se mencionan a través de la postura del gobierno local, la llegada de nuevas actividades y usos como las megaplazas comerciales y la opinión de los habitantes.

3.1. Método empleado: la entrevista

A continuación se explica el método cualitativo seleccionado para realizar la investigación, la información obtenida en la zona de estudio se generó a través de entrevistas. Existe una tradicional discusión sobre la validez de los métodos cualitativos y se convierte en un referente necesario. Se hace mención del uso de métodos cualitativos como experiencia nueva de investigación y sus implicaciones, se detallan los criterios para optar por la entrevista como herramienta apropiada al tema estudiado, así como los criterios necesarios para delimitar el área de aplicación. Se realizaron entrevistas semiestructuradas con el apoyo de un guión de preguntas. El acceso a los entrevistados y el desarrollo de los encuentros se realizó en dos estancias en la Ciudad de México. Por último se hace mención de las técnicas de análisis y el manejo de la información lograda.

3.1.1. Ventajas de los métodos cualitativos

Los estudios que antecedieron a esta investigación se basaron en métodos cuantitativos. En México el pensamiento positivista ha impregnado a la geografía, la influencia de la geografía regionalista francesa ha sido fundamental. Muchos estudios se basan en análisis estadísticos y su correspondiente análisis territorial a través de mapas complejos. El intercambio con la economía como disciplina también es importante, mientras que las disciplinas que usan métodos cualitativos, como la sociología y la antropología, son una referencia menor. La geografía cultural ha sido poco atendida, lo que en parte se explica por deficiente información que existe. La calidad y profundidad de las cifras disponibles en México limitan su uso y hacen de la generalización un primer acercamiento a la realidad. Los métodos cuantitativos han sido muy útiles para examinar el territorio a escala nacional (Propín 2003). En los países europeos hay registros detallados de fenómenos sociales y territoriales que se actualizan, esto hace posible los estudios a detalle. En México la realidad es distinta y obliga a generar tratados que asemejan más a diagnósticos de la realidad y sólo vislumbran problemas puntuales. Afortunadamente existen cada vez más registros

alternativos y se ha logrado una nueva tendencia en los estudios territoriales que buscan acercarse a la realidad bajo otras visiones, en contacto con disciplinas diversas.

Por otra parte está la tradicional oposición entre la geografía cualitativa y la geografía cuantitativa; en los últimos años, especialmente a partir de la década de 1980, ha incrementado notablemente el número de investigaciones de tipo cualitativo (Hay 2005). Actualmente existen numerosas publicaciones y libros que se especializan en métodos cualitativos y métodos mixtos. Sin embargo la oposición sigue presente y se considera a los métodos cuantitativos como científicos, objetivos, generalizables y por lo tanto, válidos, mientras que los estudios cualitativos no se consideran serios y se perciben como algo anecdótico e inferior a una ciencia “verdadera”. En el siguiente cuadro se resume esta idea:

Cuadro 8. DUALISMO ENTRE MÉTODOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS EN GEOGRAFÍA

Métodos cualitativos	Métodos cuantitativos
Datos cualitativos	Datos cuantitativos
Marcos naturales	Marcos experimentales
Búsqueda de la opinión	Identificación de comportamientos
Rechaza la ciencia natural	Adopción de las ciencias naturales
Aproximaciones inductivas	Aproximación deductiva
Identificación de patrones culturales	Búsqueda de leyes naturales
Perspectiva idealista	Perspectiva realista

Fuente: Hay, Iain. (Ed). 2005. Qualitative Research Methods in Human Geography. Second Edition. Oxford University Press. UK. p. 11.

Los métodos cualitativos permiten acercarse a una dimensión subjetiva y personalizada que revela conocimientos territoriales diferentes, posee bases y posiciones teórico metodológicas que complementan las aproximaciones positivistas. Estos métodos posibilitan una geografía “humanística” y social aún cuando se trate de estudios de geografía económica. El trabajo directo en el territorio de estudio contiene una dimensión microgeográfica que se acerca a los lugares y la vida cotidiana tal y como es vivida por sus actores (García Ballesteros 1998 y Propín 2003).

Los estudios cualitativos son valiosos porque posibilitan el acercamiento a experiencias personales y la participación en procesos sociales actuales. Su validez se justifica por tratar experiencias individuales, lugares y eventos que no son generalizables y que sin necesidad de ser representativos o replicables son adecuados para estudios de largo plazo. Son una técnica complementaria, adjunta o precursora a estudios cuantitativos, de donde se obtienen generalizaciones, son una exploración a profundidad y pueden ser parte de métodos múltiples de triangulación. (Hay 2005).

Los métodos cualitativos son excelentes para acercarse a estructuras sociales y experiencias individuales de sus protagonistas. Las aportaciones de la geografía cualitativa están relacionadas con enfoques alternativos, muchos estudios permiten acceder a grupos marginados cuya voz rara vez es escuchada. Para la presente investigación, ha sido uno de los criterios más importantes para

seleccionar las entrevistas como método de acercamiento. Aplicar un método desconocido ha sido una experiencia académica enriquecedora que se favoreció del contexto; el uso de métodos cualitativos en Alemania es común, el intercambio con colegas y la revisión bibliografía al respecto fueron fundamentales. El intercambio con compañeros del colegio de graduados en la universidad Humboldt de Berlín facilitó el acceso a lecturas clave y la discusión abierta de las cuestiones que surgieron a lo largo del proceso.

Por otra parte, seleccionar un método de trabajo es posible cuando se ha alcanzado claridad en el planteamiento del problema. La naturaleza de la investigación y los objetivos que se persiguen nos permiten seleccionar el método, y esto permite a su vez que las preguntas específicas de la investigación sean contestadas plena y éticamente. (Hay 2005). El manejo del problema a escala detallada es sin duda lo adecuado para la cuestión tratada. Esta experiencia de investigación vislumbra la conveniencia de los métodos cualitativos ya que permiten acceder a una perspectiva social y cultural del territorio poco trabajada en nuestro país, los estudios de doctorado son una posibilidad ideal para ello.

Los geógrafos analizan estructuras sociales, culturales, económicas, políticas o ambientales. Las aproximaciones realizadas desde la geografía cualitativa se sumergen entre el análisis de estructuras y procesos por un lado, y de los individuos y sus experiencias por el otro (Hay 2005:5). Este ha sido otro criterio clave para optar por un método cualitativo para nuestro trabajo, se busca comprender las estructuras de los procesos urbanos de la periferia que condicionan a su población a un recorrido diario para acceder a un sustento económico (empleo) y al mismo tiempo acceder a una vivienda.

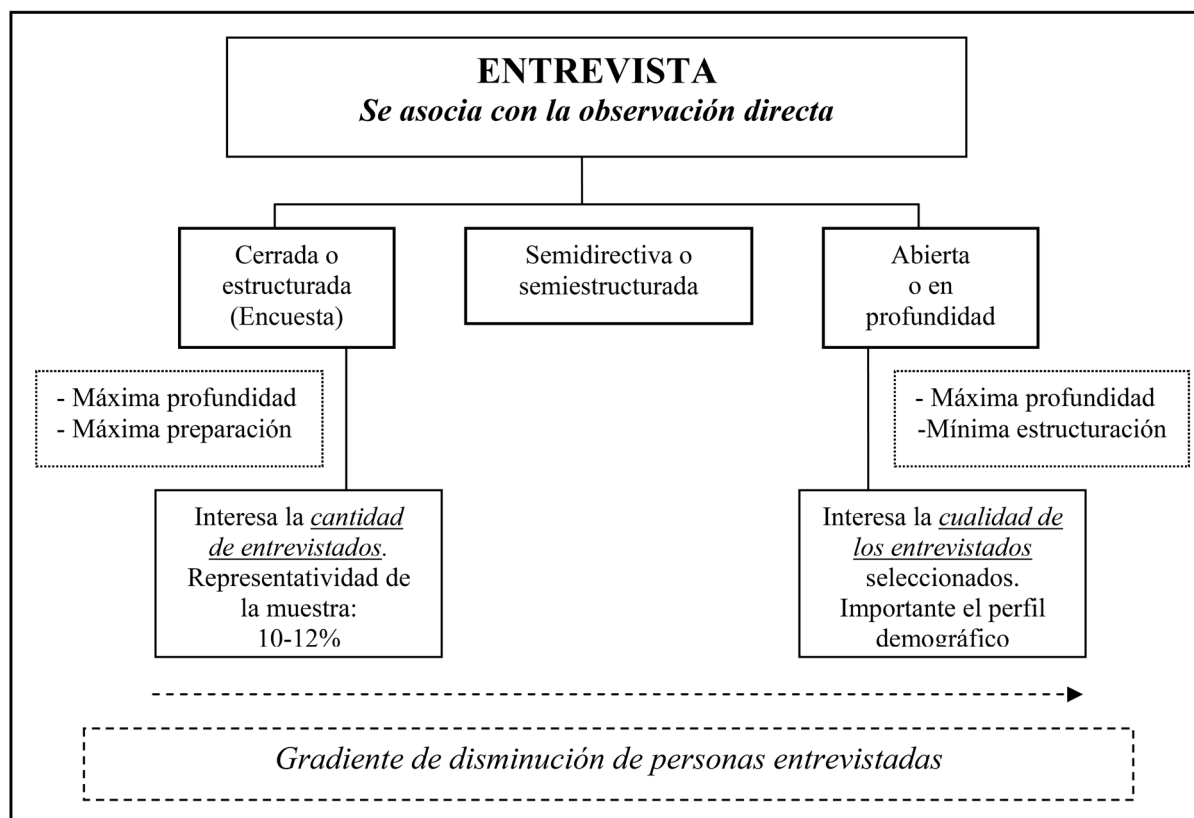
Una vez comprendido el fenómeno, es fundamental percatarse de la realidad los protagonistas y lo que significan estos procesos urbanos en su vida diaria. A pesar de que las estructuras condicionan a los individuos de un grupo social y conllevan a ciertos comportamientos, estos individuos tienen a la vez la capacidad de romper un modelo y dejar de reproducirlo, por ello es importante enfatizar el papel humano de los procesos territoriales, y no sólo analizar las estructuras de fondo, de esta forma la geografía se “humaniza”.

3.1.2. La entrevista como herramienta de trabajo

Los métodos cualitativos buscan acercarse a eventos, opiniones y experiencias (Hay 2005: 80) de la población que protagoniza procesos territoriales y sociales. Existen tres métodos principales: oral o primario, representado por la entrevista; textual o creativo, basado en documentales, y de observación.

Una entrevista es un intercambio verbal en el cual el investigador se esfuerza, sin presionar al informante, por conseguir datos, opiniones o creencias de otra persona sobre el tema de su interés (Hay 2005). La entrevista se lleva a cabo con la ayuda de una serie de preguntas que han sido preparadas y que enmarcan los temas centrales de la cuestión. La entrevista requiere un arduo trabajo previo, para definir los objetivos de su aplicación. Según el rigor y exactitud de las preguntas planteadas, existen tres tipos de entrevista: estructurada, semi-estructurada y no estructurada.

Cuadro 9. TIPOS DE ENTREVISTA



Fuente: Elaboración Propia basada en Propín Frejomil, E. 2003. *Teorías y métodos en geografía económica. Temas selectos de geografía de México. III. Métodos y técnicas para el estudio del territorio.* Instituto de Geografía, UNAM. México. p. 115

La entrevista abierta identifica cuestiones de interés para la investigación con el propósito de guiar la recopilación de la mayor cantidad de información del informante. En este sentido, la participación directa del estudioso en el ejercicio es esencial. En una entrevista a profundidad se lleva una conversación guiada por preguntas, previamente concebidas, sobre un tema. Esta técnica se asocia con la observación directa. La perspectiva, fructífera y eficaz persigue comprender los escenarios socio-espaciales del entrevistado; sus puntos de vista, juicios y argumentos, aunque no predominen en forma cuantitativa (Propín 2003)

Las entrevistas como método se usan frecuentemente en ciencias sociales y humanidades, su uso ofrece una serie de beneficios que los hacen cada vez más comunes en el acercamiento a la dimensión social de la geografía:

- A) Llenan una laguna de información y escala de análisis que otros métodos no cubren.
- B) son útiles para comprender comportamientos complejos y motivaciones de la población.
- C) para acceder a la diversidad de intenciones, opiniones y experiencias. Muestran diferentes opiniones entre un grupo o consenso en temas comunes.
- D) son de gran valor para mostrar respeto a la población informante y puede fomentar su “empoderamiento” (*empowerment*) especialmente en temas sociales y de participación ciudadana.
- E) el punto de vista del informante se valora y respeta.

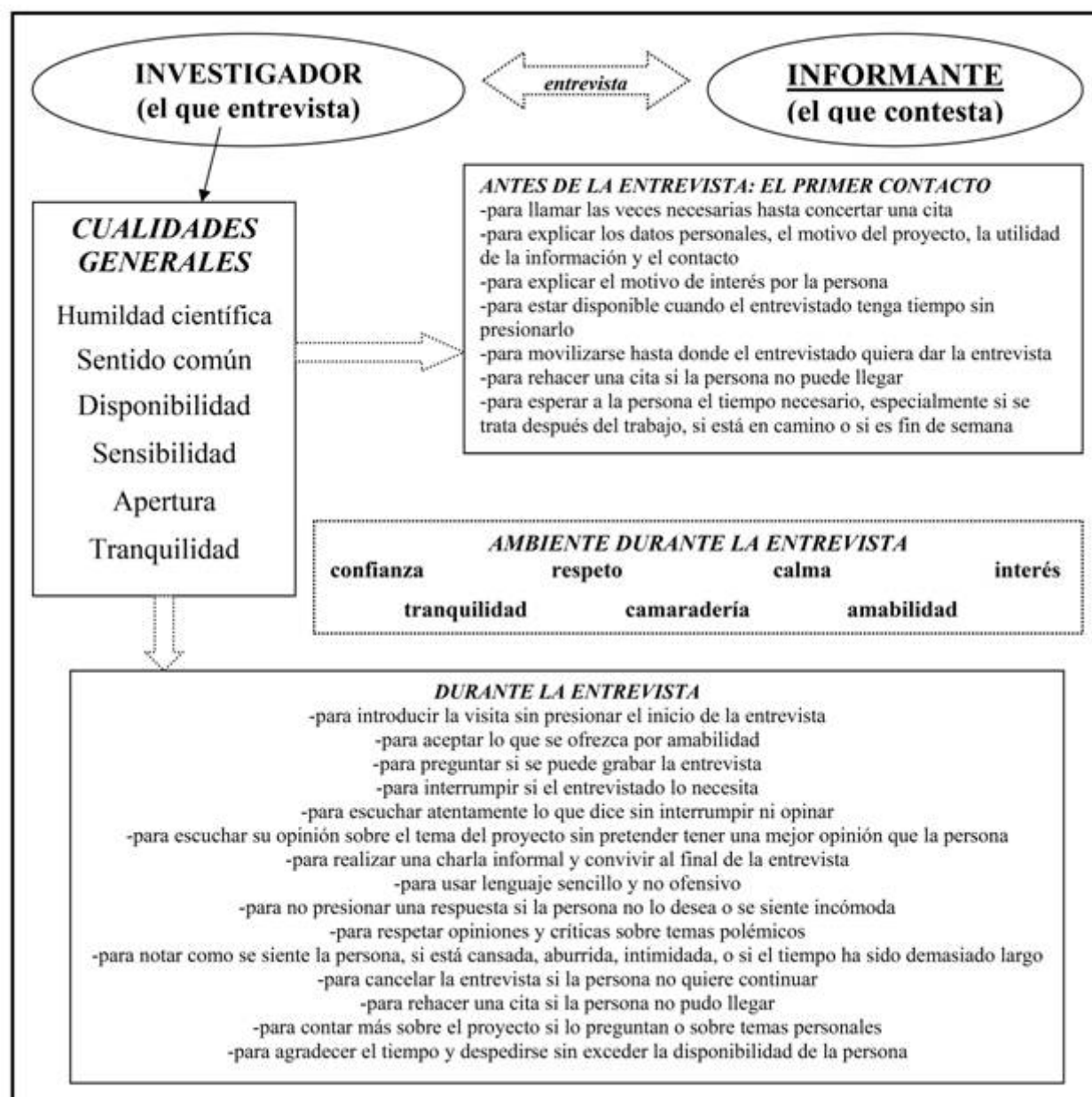
- F) crear reflexión en el informante sobre sus experiencias y le permite o involucrarse con el proyecto de investigación, a diferencia de cuando es observado de forma impersonal.
- G) dan voz a grupos marginalizados, cuya opinión no es escuchada y por lo tanto no participan de las decisiones políticas. (Hay 2005)

Para que el encuentro se realice de forma óptima, el investigador debe reunir ciertas cualidades: humildad científica, sentido común, disponibilidad, tranquilidad y criterio amplio; es preferible que su comportamiento sea amable, asimismo deberá estar informado sobre la realidad del lugar y la percepción de la gente aunque sea de manera general. El ambiente debe ser agradable al informante, que exista confianza, respeto, interés, calma y una cierta camaradería y acoplamiento al tipo de personalidad. En lo posible se pondrá a disposición de tiempo de la persona, y deberá ser flexible para movilizarse hacia el lugar de la cita para llevar a cabo la entrevista. Es importante mostrar humildad y no imponer la sensación de un mejor conocimiento sobre el tema; muchas veces las opiniones de la gente resaltan temas claves para comprender un fenómeno y ofrecen perspectivas que no se habían considerado. Es una prioridad escuchar lo que dicen los entrevistados sobre el tema de estudio, la opinión del investigador no importa durante la entrevista, se debe evitar dirigir las respuestas o la percepción del entrevistado. Su opinión solo debe expresarse si es requerido por el informante (cuadro 4).

El encuentro para realizar la entrevista requiere un ambiente de confianza, sin prejuicios, sin arrogancia académica, el entrevistado debe notar que lo que dice es importante y que su voz esta siendo escuchada. Se deberá mostrar respeto en todo momento y hacer uso del sentido común si se presenta una situación o comentario incómodos, si el tiempo esta siendo rebasado, cuando los temas están saliendo del interés del informante, si son intimidantes o cuando se trata de asuntos banales.

Los pasos que se llevaron a cabo para aplicar las entrevistas se resumen en el cuadro 5. Existen cinco principales momentos en el proceso. Primero el diseño de la idea de investigación, diseño de la entrevista misma, su aplicación, la captura y codificación, y el análisis de los resultados. El estudio empírico partió del planteamiento del problema, posteriormente se delimitaron los temas clave para la investigación y así fue posible diseñar los cuestionarios para una entrevista semiestructurada. Para seleccionar a la población informante se eligió como primer criterio su domicilio dentro de la zona de estudio. Posteriormente, al conocer la región y con el apoyo de la universidad hubo acceso a los primeros contactos; éstos mismos posibilitaron más contactos de vecinos, conocidos, colegas o familiares. Las citas se llevaron a cabo sin dificultades al igual que los encuentros. El registro de las pláticas se hizo con una grabadora analógica en la primera etapa y una digital en la segunda etapa, también se tomaron notas escritas. Posteriormente se organizó la información y se resguardó para evitar pérdidas. En una siguiente etapa de trabajo de escritorio se capturaron completas, se hizo una codificación y se realizó el análisis; los resultados se discuten ampliamente en el capítulo cinco.

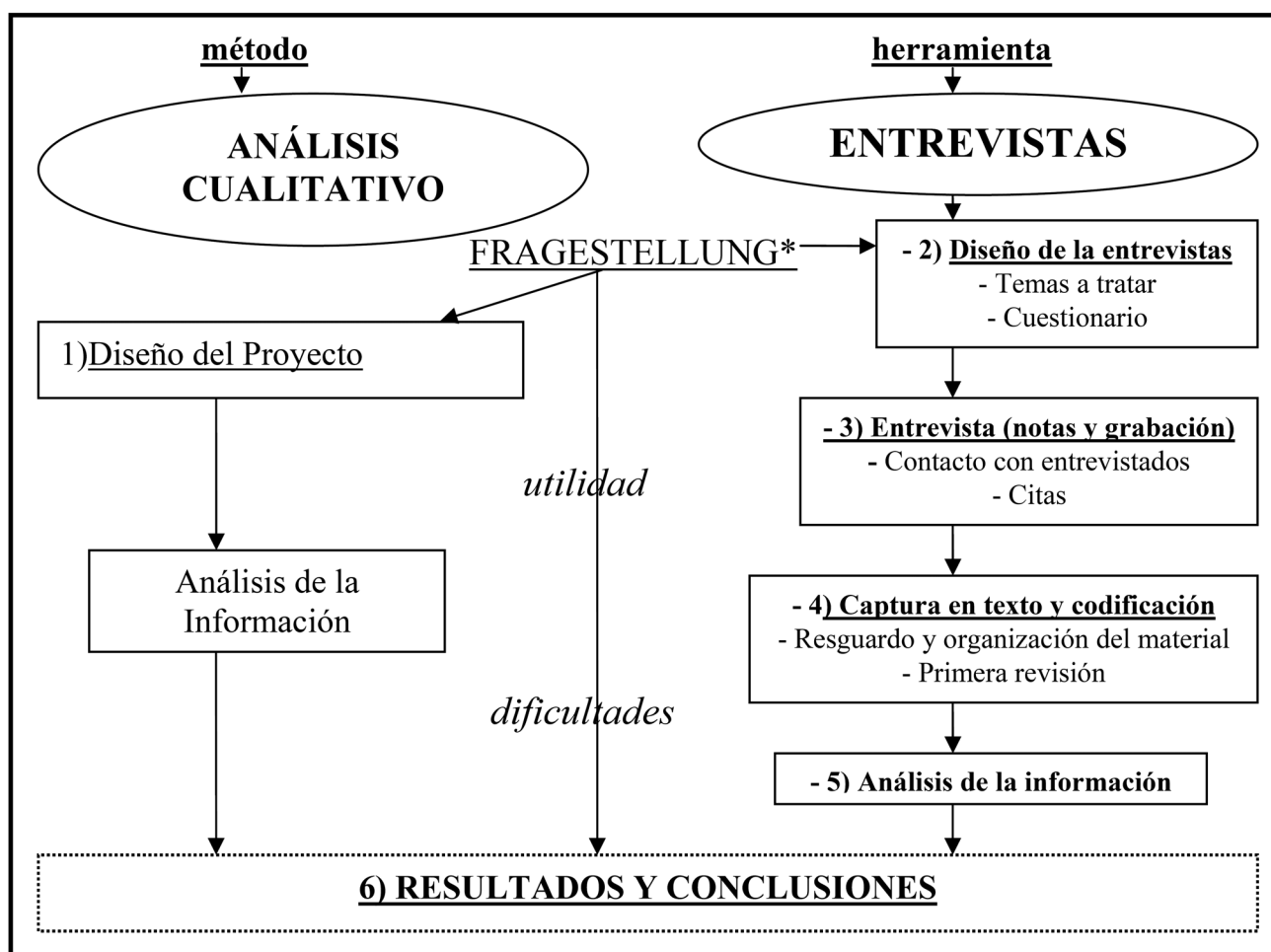
Cuadro 10. CUALIDADES DEL INVESTIGADOR PARA OPTIMIZAR EL TRABAJO CON LOS ENTREVISTADOS



Fuente: Elaboración propia basada en la experiencia del proyecto

Se ha considerado que la entrevista es el método adecuado para escuchar la opinión de la población en Ixtapaluca, para lograr un acercamiento a su vida cotidiana y vislumbrar su calidad de vida. Tomar en cuenta la perspectiva individual se puede convertir en información estratégica para la planeación urbana, al conocer los problemas que afectan la vida diaria de la población, las políticas metropolitanas podrían ser más asertivas.

Cuadro 11. ETAPAS DEL TRABAJO EMPÍRICO



Fuente: Elaboración Propia. Basada en el proyecto y los textos revisados.

* Fragestellung es un término alemán, se refiere a la cuestión central del trabajo

3.1.3. El cuestionario: temas de la entrevista

El trabajo logró acercarse a la dinámica de la movilidad cotidiana en la región de Ixtapaluca, el tratamiento del tema a través de entrevistas ofrece una dimensión particular. Al principio se consideraba al fenómeno pendular como interés central, sin embargo un mayor acercamiento a la zona de estudio fue evidenció que la construcción de miles de viviendas en UH ha transformado por completo la dinámica de la región; este cambio de perspectiva otorgó un sentido mas profundo a la investigación.

La llegada de las unidades habitacionales al municipio de Ixtapaluca y sus municipios colindantes es fascinante. La monstruosidad del proceso genera impacto a varios niveles que ofrecen una variedad de temas de análisis territorial. Las constantes visitas en la región posibilitaron reconocer los megaproyectos de vivienda en Ixtapaluca como hilo conductor de la investigación debido a que está en directa relación con la movilidad. Esta nueva perspectiva arrojó nuevas cuestiones: ¿cómo se relacionan ambos temas?, ¿cómo se desarrolla la vida de los habitantes en los nuevos asentamientos? y ¿cómo viven ésta nueva realidad al convertirse en población pendular?

Para la población implicada, adquirir una casa en UH es una solución que aparenta ser perfecta, lamentablemente conlleva circunstancias ignoradas: tener que pendular desde una de las zonas más inaccesibles y conflictivas de la mancha urbana. Como premisa se plantea que la decisión de la población joven por involucrarse en un proyecto de vivienda afecta negativamente la calidad de vida familiar. El tema principal son las condiciones para la movilidad, sin embargo hay asuntos frecuentes y relevantes como el hacinamiento, los conflictos familiares, conflictos vecinales, los conflictos con la población original, la mala calidad de las viviendas, la inseguridad y la carencia de servicios e infraestructura.

Una vez reconocido el hilo conductor fue posible realizar el guión de entrevista y planear su aplicación. El primer paso fue enlistar los temas a discutir con la población informante. Los más importantes son la vivienda, el empleo, transporte y tráfico, manejo del tiempo y rutina, percepción de la situación y posibles propuestas desde la perspectiva individual. Partiendo de estos temas se realizaron las preguntas del guión de entrevista. Para elaborar las preguntas es importante que estén claramente planteadas y permitan una conversación fluida. Como criterios básicos se pueden considerar los siguientes puntos (Hay 2005):

- deberán plantearse en lenguaje sencillo y adecuado al informante
- no pueden incluir lenguaje ofensivo
- las palabras y términos usados deben tener un significado común y uniforme
- evitar ambigüedades
- cada cuestión debe expresarse de forma clara
- evitar preguntas capciosas

Las preguntas del cuestionario fueron dirigidas a la rutina y la historia personal y/o de la familia, las pláticas tuvieron una aceptación muy positiva, al parecer, la población valora positivamente poder compartir sus preocupaciones y dificultades en el nuevo domicilio. Durante el desarrollo de los diálogos, la profundidad de la entrevista les permitió reflexionar sobre su realidad y algunas situaciones de la vida diaria que no resultan satisfactorias, por ejemplo: vivir tan lejos, tener una deuda de varios años, necesitar un auto, no tener tiempo libre, la incomodidad del transporte, la inseguridad, el cansancio excesivo, etcétera.

En el siguiente cuadro ejemplifican algunas preguntas del cuestionario:

**Cuadro 12. TEMAS PRINCIPALES DE LA ENTREVISTA
Y EJEMPLOS DE PREGUNTAS**

VIVIENDA	¿Dónde vive Ud? (Localidad, Municipio) ¿Desde cuando y porque vive Ud. aquí? ¿Es suya la vivienda? ¿Conoce a sus vecinos? ¿Hay apoyo entre vecinos? ¿Organización vecinal?
TRABAJO	¿Dónde trabaja Ud? ¿Desde cuando? ¿Cree posible encontrar un empleo en esta región? ¿Ha buscado alguna vez un empleo aquí o no se lo plantea?
TRANSPORTE Y TRÁFICO	¿Cuánto tiempo necesita cada día para llegar a su trabajo? ¿Siempre necesita Ud. el mismo tiempo o varía? ¿Por qué? ¿Qué medios de transporte usa? ¿Viaja Ud. solo o con familiares o vecinos? ¿Cómo son las condiciones de: carreteras, medios de transporte, costos, seguridad, confort y eficiencia?
RUTINA Y MANEJO DEL TIEMPO	¿Cómo es un día normal?, detalle su rutina desde que se levanta hora por hora ¿Qué hace Ud. en su tiempo libre? ¿Realiza otras actividades para aprovechar el camino al trabajo o a su regreso? ¿Cuántas horas pasa Ud. fuera de casa? ¿Cuánto tiempo tarda el traslado a su trabajo en promedio? ¿Varía el tiempo de traslado? ¿Qué factores lo afectan?
PERCEPCIÓN DEL PROBLEMA	¿Alguna vez ha escuchado el término “población pendular”? ¿Ha escuchado sobre la EOD que realiza el INEGI? ¿Qué problemas son importantes para la gente que, como Ud., pendula? ¿Cree Ud. que exista planeación para aminorar esos problemas? ¿Ha notado Ud. transformaciones notables en los últimos años? ¿Son positivas o negativas? ¿De qué manera afectan a Ud. y su rutina?

Las preguntas fueron bien recibidas por los informantes y en ocasiones no era necesario seguir el guión; la disponibilidad y entrega a la plática fue notable en todos los entrevistados, algunos posibilitaron verdaderos debates sobre temas de política urbana, desigualdad social, cuestiones de género, movilidad urbana, etcétera. Los resultados obtenidos a través del cuestionario son satisfactorios y de gran valor para el estudio.

Después de haber realizado la primera etapa de entrevistas, fue evidente el desconocimiento sobre los conceptos “población pendular”, commuter, o cualquier otro que defina lo que ellos mismos protagonizan en la Ciudad de México. Es notable que el idioma español no cuente con término concreto para denominar a la población “commuter”. Esto evidencia la falta de discusión al respecto y la falta de consideración en la política. Por eso, en la segunda etapa se incluyó un apartado para preguntar específicamente sobre el tema y conocer la percepción al respecto. El tema significó una interesante reflexión con los informantes y evidenció la carencia de discusión sobre esta realidad que afecta a tantas personas diariamente.

Como se ha mencionado, fue necesaria la consulta de bibliografía especializada, así como de experiencias concretas con métodos similares. Afortunadamente, en Alemania existe una larga tradición de estudios que se basan en entrevistas, lo que significó una importante referencia. El intercambio con colegas del Colegio de Graduados fue decisivo para acceder a material y para compartir dudas y discutir *pros* y *contras* de éste método. Antes de aplicar las entrevistas se realizó

una propuesta de cuestionario que fue ampliamente discutido y supervisado por la asesora, que aportó valiosos comentarios.

3.1.4. Acceso a la población entrevistada

El contacto con los entrevistados ha sido el primer paso en el trabajo de campo. Existen ciertos criterios básicos para seleccionar aquellos informantes cuyas experiencias personales e ideas sean relevantes al fenómeno que se está estudiando. Para ello es trascendental la habilidad del investigador, una vez identificada la persona de interés se deberá contactar y solicitar la entrevista (Hay 2005).

En el primer contacto es necesario A) presentarse y explicar su pertenencia a una institución determinada, B) aclarar cómo se obtuvieron los datos de la persona, C) explicar el proyecto que se lleva a cabo y la importancia de la persona como informante, así como los objetivos de la entrevista, su duración, y por último D) solicitar la entrevista, si la persona acepta, hacer una cita según su conveniencia de tiempo y lugar.

Durante la primera estancia se consideró como criterio principal que la persona viviera en la Región de Ixtapaluca y que trabajara en la Ciudad de México. Al revisar los resultados fue notorio que los habitantes de las UH ofrecían la información más interesante, por eso se intentó contar con más personas de Ixtapaluca. Cabe mencionar que el trabajo realizado durante la tesis de Maestría fue decisivo para contactar con la población de estudio. Una vez planteado el interés sobre la las UH fue posible acceder a informantes que habían comprado una vivienda. El contacto fue fácil y posibilitó realizar las entrevistas en poco tiempo, la gente mostró una gran disposición al trabajo y un sincero interés en la investigación. En esta etapa fue crucial el apoyo de los colegas en la universidad nacional, particularmente de la Dra. Atlántida Coll-Hurtado del Instituto de Geografía de la UNAM. Se tuvo una oficina a disposición durante las estancias en México y acceso a la infraestructura de la institución, como la biblioteca; también algunos colegas, trabajadores y estudiantes de la institución permitieron el contacto con los informantes.

Una vez iniciadas las primeras citas, la continuidad del trabajo se generó por sí misma; las personas entrevistadas ofrecieron voluntariamente otros contactos, de esa forma se obtuvieron gran parte de las citas. Algunos encuentros se realizaron en las viviendas y fue notable la participación de la gente para llevarlos a cabo. Paradójicamente, el tema central de las entrevistas era el escaso tiempo libre, la población pasa muchas horas fuera de casa, sin embargo esto no impedía que atendieran las citas con calma. Debido a sus amplias jornadas de trabajo y largos recorridos, las citas se celebraban entre 8 y 11 de la noche, algunos concedieron la visita en fin de semana, ésta situación no afectó en la calidad de la información, la gente se entregaba a la plática y otorgaba tiempo a cada pregunta.

El comportamiento de los informantes fue ejemplar, se atendía de inmediato la solicitud de entrevista, no se negó ninguna cita ni se canceló por desinterés, han sido muy generosos al otorgar su tiempo, aun cuando se trataba de horarios incómodos; en ocasiones se aprovecharon horas de descanso, comidas, tiempos de convivencia familiar, o de su tiempo libre. También fueron flexibles al acordar el lugar de las citas, algunos acudieron a un punto intermedio, para evitar el complicado traslado a su domicilio, e incluso ofrecían asistir a mi encuentro.

Las entrevistas se llevaron a cabo en dos etapas de dos años consecutivos. Al analizar la información de la primera fase, los temas importantes se definieron de forma clara, así, se consideró necesaria una segunda estancia de trabajo. La segunda fase confirmó la solidaridad de los informantes, lamentablemente, no fue posible contactar a todas las personas. Los encuentros se caracterizaron de nuevo por una confianza reforzada y la camaradería, para ellos fue positivo un segundo encuentro y les hizo percibir la seriedad del proyecto, asimismo pudieron expresar opiniones ampliadas sobre algunos temas.

Se realizaron preguntas sobre los miembros del hogar y sus actividades, sobre la historia de adquisición de la vivienda, del crédito en curso, los motivos para comprar la vivienda, así como el sentido de bienestar o malestar por vivir en ese sitio. Un cuestionamiento importante fue: si al comprar la vivienda consideraron la distancia al empleo. También se analizó el sentido de pertenencia de la familia en el nuevo domicilio y la relación con los vecinos. En cuanto al empleo se indagó más sobre la historia laboral, las posibilidades de empleo en la región y la percepción sobre el tema. También se trató el tema del transporte y el tráfico, los problemas que se perciben al respecto y los gastos económicos que genera pendular cada día. Finalmente se preguntó acerca del fenómeno de los movimientos pendulares (movilidad cotidiana), la segunda entrevista buscó captar opiniones generales sobre el tema. Los resultados fueron satisfactorios y complementaron ampliamente la información.

Uno de los puntos cruciales de la entrevista ha sido el manejo del tiempo analizado a través de las rutinas individuales. A través de las pláticas se pudo acceder a una dimensión personal de las condiciones de vida en la periferia de la Ciudad de México. Es importante tomar cierta distancia, la experiencia del investigador con los entrevistados se vuelve tan cercana que puede ocasionar dificultades de interpretación, es difícil evitar involucrarse en las historias compartidas y mantener la objetividad.

Durante los encuentros fue notoria la disposición de los informantes a pesar de encontrarse al final de su jornada, habiendo comenzado el día muy temprano, con un recorrido de varias horas en medio del tráfico; en todo momento hubo calma y entusiasmo para atender a las preguntas, casi siempre fue posible convivir con la miembros familia al inicio y/ o término de la charla. Nunca se presentó exasperación por los horarios, la duración o el lugar de la cita. Fue una experiencia positiva, no sólo facilitó el trabajo, lo volvió placentero.

3.1.5. Aplicación de las entrevistas: estancias en la Ciudad de México

Para aplicar las entrevistas se realizaron tres estancias en la Ciudad de México (2005, 2006 y 2007). La primera fue en el verano del 2005, cuando el objetivo de la investigación aún no era del todo claro, la estancia ayudó a identificar el área de estudio, revisar las publicaciones recientes sobre el tema, así como presentar el proyecto a los colegas del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional (UNAM) e intercambiar opiniones y críticas. Esto fue muy importante para delimitar la zona de estudio y elaborar el guión de la entrevista que se aplicaría en la siguiente visita.



**Imagen 9. CONSTRUCCIÓN DEL DISTRIBUIDOR VIAL
LA CONCORDIA, DICIEMBRE DE 2007**

Fuente: Imagen propia tomada el 7 de diciembre de 2007.

Durante la segunda estancia de trabajo llevada a cabo entre octubre y diciembre de 2006 se aplicó la primera serie de entrevistas; en total se contactaron a 22 personas a lo largo de cinco semanas de trabajo. En una tercera estancia en diciembre de 2007 se realizó una segunda sesión de entrevistas con las mismas personas en tan sólo tres semanas. En esta segunda etapa se aplicó un cuestionario ampliado que profundizaba algunos temas en cuanto a movilidad y vivienda. La realización de los últimos dos viajes a México contó con el apoyo del colegio de Graduados de la Universidad Humboldt de Berlín y la DFG, de Alemania.

Durante la segunda estancia en el 2006 se llevaron a cabo las primeras entrevistas y se realizaron sesiones fotográficas en las Unidades Habitacionales Cuatro Vientos y San Buenaventura ubicadas en el municipio de Ixtapaluca. En la tercera estancia también se fotografió la zona de estudio y fueron notables los cambios ocurridos en un año.

Las frecuencia promedio de un año entre una y otra estancia permitió advertir la veloz transformación de la zona de estudio. Fue notorio el incremento de viviendas y la ampliación de la mancha urbana, la creación de megaplazas comerciales en los alrededores de la caseta de cobro Chalco- carretera Federal México-Cuautla, y por último en el 2007, la creación e inauguración (16.12.2007) del distribuidor vial de la Concordia, vialidad de fuerte impacto a la movilidad metropolitana hacia el oriente.(Imagen 9).

En total se entrevistaron 25 personas, en la primera etapa sólo 22. Para la segunda etapa no fue posible reencontrar a siete de los informantes, se perdió el contacto con dos de ellos, cuatro eran procedentes de municipios lejanos a Ixtapaluca y uno por carecer de tiempo. En la segunda etapa

hubo tres entrevistados nuevos. A continuación se enlistan los datos generales de todos los informantes:

Cuadro 13. PERSONAS ENTREVISTADAS DURANTE LAS ESTANCIAS DE TRABAJO DE CAMPO EN IXTAPALUCA Y ALREDEDORES

Número de entrevista	Domicilio	Edad	Sitio de trabajo	Ocupación
1	Los Reyes	49	Cd. de México	Servicios
2*	Texcoco	38	Cd. de México	Estudiante
3*	Cd. Neza	30	Cd. de México	Profesional
4	Tlalmanalco	44	En casa	Comerciante
5	UH S Buenaventura Ixtapaluca	35	Amecameca	Profesional
6*	UH 4 Vientos Ixtapaluca	35	Chalco	Servicios
7	UH Ixta Popo Amecameca	46	Chalco	Profesional
8*	Juchitepec	45	Cd. de México	Profesional
9	Amecameca	36	Cd. de México	Profesional
10*	Cd. Neza	26	Cd. de México	Estudiante
11*	Ayotla	21	Cd. de México	Estudiante
12	UH Hda Las Palmas Ixtapaluca	37	Amecameca	Profesional
13	UH Hda Las Palmas Ixtapaluca	36	Chalco	Profesional
14	UH S Buenaventura Ixtapaluca	46	Cd. de México	Profesional
15	San Rafael	36	Cd. de México	Servicios
16	UH S Buenaventura, Ixtapaluca	35	Cd. de México	Servicios
17	UH S Buenaventura, Ixtapaluca	41	Cd. de México	Profesional
18*	San Rafael	30	Chalco	Servicios
19	UH Sta. Bárbara. Ixtapaluca	41	Cd. de México	Profesional
20	UH Bosques de Chalco	45	Cd. de México	Profesional
21	Tlalmanalco	42	Cd. de México	Profesional
22	Ozumba	36	Amecameca	Profesional
23**	UH Ixta Popo Amecameca	40	Amecameca	Profesional
24**	UH S Buenaventura, Ixtapaluca	37	Cd. de México	Servicios
25**	UH Fracc. Los Volcanes Chalco	41	Cd. de México	Profesional

Fuente: Elaboración propia. * Entrevistados sólo en la primer etapa 2006 debido a que no se logró el contacto una segunda vez (6, 8, 18) o porque no formaban parte de la zona de estudio. (2, 3, 10,11). ** Nuevos entrevistados en la segunda etapa: 23, 24, 25.

Aunque el periodo para realizar las entrevistas fue limitado se llevaron a cabo sin ningún percance ni presión de tiempo, no se hizo necesario insistir en los encuentros o repetir llamadas para localizar a la gente; por lo general las citas se hicieron con poca antelación y se respetaron. En ocasiones hubo que esperar a personas que se retrasaban por el intenso tráfico de regreso a casa, una vez que llegaban se ponían a disposición, no sin antes disculparse, aún cuando el percance no estaba en sus manos. La experiencia con el manejo del tiempo y la rutina de ésta población fue una experiencia enriquecedora. En todas las entrevistas la disponibilidad hacía de lado las condiciones externas, que podrían ser poco adecuadas, pero que nunca significaron falta de seriedad o interés en el diálogo.

Debido a que la estancia se hizo al final del año, en ocasiones los informantes cedían momentos dentro de celebraciones o reuniones familiares; o durante su jornada de trabajo, fue notable siempre

la búsqueda de un espacio adecuado para llevar a cabo la plática y facilitar su grabación, se ponía particular interés en evitar los ruidos del ambiente casero. Como se ha mencionado, algunas entrevistas se realizaban después de las ocho de la noche, aún así la atención y adaptación de la familia era incondicional para llevar a buen fin la plática.

Los sitios de la entrevista fueron variados según las posibilidades de la persona; ocho informantes se visitaron en su sitio de trabajo, once en su propia casa, dos durante el fin de semana en casa de sus familiares, el resto fue hecho en casa de amigos, nueve de las personas permitieron elegir el sitio de la entrevista, algunas se realizaron en mi domicilio del municipio de Tlalmanalco, en algún restaurante de la región o en las instalaciones de la UNAM.

Una vez concertada la cita, el investigador tiene que organizarse minuciosamente. Es importante pedir la dirección exacta, una descripción del camino y solicitar un teléfono de contacto por si se presenta algún percance que impida llegar a tiempo a la cita. Para llegar al lugar acordado se debe planear con generosidad el tiempo de traslado y llegar antes al lugar, hay que evitar que la otra persona espere, si el retraso es inevitable se debe avisar a tiempo por teléfono. Es importante organizar el material de trabajo para la entrevista: libreta de notas, bolígrafos, baterías y casetes suficientes y la grabadora, es importante que la conversación se grabe y no se interrumpa por fallas técnicas.

No es recomendable confiar excesivamente en los aparatos, hay que verificar el funcionamiento antes y durante la entrevista. Al comenzar todo debe estar listo para grabar, se puede hacer una prueba; si el investigador se ha preparado podrá concentrarse en el trabajo y brindarle su atención al informante. La casetera se debe poner en un sitio estable y cerca de las dos personas para que la fidelidad sea mejor. Se requiere un alto grado de concentración pues son varios elementos a controlar a la vez, escribir las notas de forma rápida y simplificada, dirigir las pláticas y elaborar las preguntas en el momento indicado, prestar atención al entrevistado y verificar las cuestiones técnicas.

Para registrar las entrevistas se usó una grabadora analógica en la primera sesión y una digital en la segunda, también se tomaron notas escritas como copia de seguridad. Fue notable que el trabajo con la grabadora digital aumentara la seguridad durante el diálogo. La información grabada se organiza cuidadosamente para evitar pérdidas. Los casetes se usan una sola vez y se rotulan con los datos más importantes; los registros digitales se guardan con dos copias de seguridad lo antes posible y se revisa su calidad. Solo en una ocasión se presentó una falla técnica y la entrevista no pudo grabarse, por fortuna se contaba con las notas escritas.

La grabación y toma de notas son las dos principales técnicas para registrar una entrevista, lo mejor es combinar ambas (Hay 2005). El registro debe ser lo mas completo posible. Para usar una grabadora durante la plática es necesario pedir la autorización del informante, algunas personas lo encuentran incómodo, se debe estar preparado si se rechaza y recurrir a las notas escritas. Antes de iniciar la entrevista se explican los pasos a seguir, si se usa un cuestionario, si se harán notas, los temas a tratar y la duración aproximada. En todos los casos de este trabajo los participantes aceptaron de buen modo la grabación.

Las entrevistas arrojaron información basta y de gran interés. Al final de diálogo hablaron libremente de la percepción sobre su realidad. Existen problemas comunes que no son atendidos por los gobiernos o los organismos gestores de política urbana. Existen redes sociales que ofrecen soluciones viables a sus problemas cotidianos, un ejemplos citado por algunos es el Car-Sharing⁵ que surgió en el municipio de Tlalmanalco, es una alternativa frente al deficiente transporte publico, lo que hace el recorrido de muchas personas, seguro, eficiente, cómodo y sobretodo más rápido. La percepción de la movilidad y vivienda fueron los principales temas; a continuación se explica el análisis de los resultados.

3.1.6. Análisis de la información

La información obtenida es de dos tipos: la opinión sobre los temas principales y los registros de manejo de tiempo (rutina). Primero se trabajó en la revisión general para codificar los datos de las entrevistas. Debido a que la primera etapa se registró en casetes, se creyó conveniente digitalizarlas con el aparato de voz para no perder información y trabajarlas con la computadora. La siguiente etapa consistió en escuchar a detalle cada una de las entrevistas. La transcripción de la plática en su totalidad y la compilación de las notas escritas son la fase mecánica del trabajo. Siguiendo estos pasos es posible coleccionar los datos para transformarlos y llegar a su análisis (Hay 2005). La transcripción es una tarea que consume mucho tiempo y representa una ardua labor. Por lo general una hora de entrevista requiere al menos cuatro horas de transcripción.

El material completo que se obtiene de las entrevistas es muy basto y no puede presentarse en su totalidad en un trabajo, la mayor parte de los datos deben editarse y presentarse de forma selectiva al publicar la investigación. Esta es una de las labores más importantes para el investigador, debe ser cuidadoso para seleccionar la información y no permitir que se pierdan datos importantes, o que la información fundamental no se transmita. El análisis requiere mucho trabajo y dedicación para “sacarle jugo” a la información recibida de los informantes.

El principal método para analizar los datos es la codificación, cuyo objetivo principal es reducir el gran volumen de datos generados y resaltar los temas tratados en la entrevista desde la perspectiva de los informantes, todo bajo la premisa de la investigación, para ello se obtienen categorías o temas principales y se busca la correlación entre los informantes. La codificación es una organización sistematizada de la información que evita presentar los resultados de forma descriptiva. Es un proceso de exploración de los datos, de análisis y de construcción de teoría (Hay 2005). Para codificar hay varios pasos a seguir:

**Cuadro 14. MÉTODO DE CODIFICACIÓN
PARA EL ANÁLISIS DE ENTREVISTAS**

ETAPAS A SEGUIR PARA CODIFICAR	<i>Operaciones específicas: captura en computadora /versiones manuales</i>
1. Desarrollar un sistema de codificación preliminar	Preparar una lista de temas relacionados con la investigación. Revisar la bibliografía, los temas seleccionados, las notas y comentarios capturados. Corregir de principio a fin
2. Preparar la transcripción para el análisis	Familiarizarse con el formato que se va a usar para organizar en la computadora/imprimir la última versión de la transcripción. Elaborar una codificación manual
3. Anotar códigos en el texto	Anotar códigos usando el comando “Code Text” del programa /Colocar anotaciones a mano en la transcripción
4. Seleccionar textos que tengan codificaciones similares	Usar la función de “incluir comentario” del programa de texto para producir reportes por temas. Extraer y reunir secciones del texto que están codificadas de forma similar
5. Revisar la información por temas	Analizar la diversidad de opiniones para cada tema. Cruzar referencias que permitan revisar ejemplos de dos temas distintos que se discuten en una misma opinión. Reconocer las relaciones entre los temas

Fuente: Hay, Iain. (Ed). 2005. *Qualitative Research Methods in Human Geography*. Second Edition. Oxford University Press. UK. P. 101.

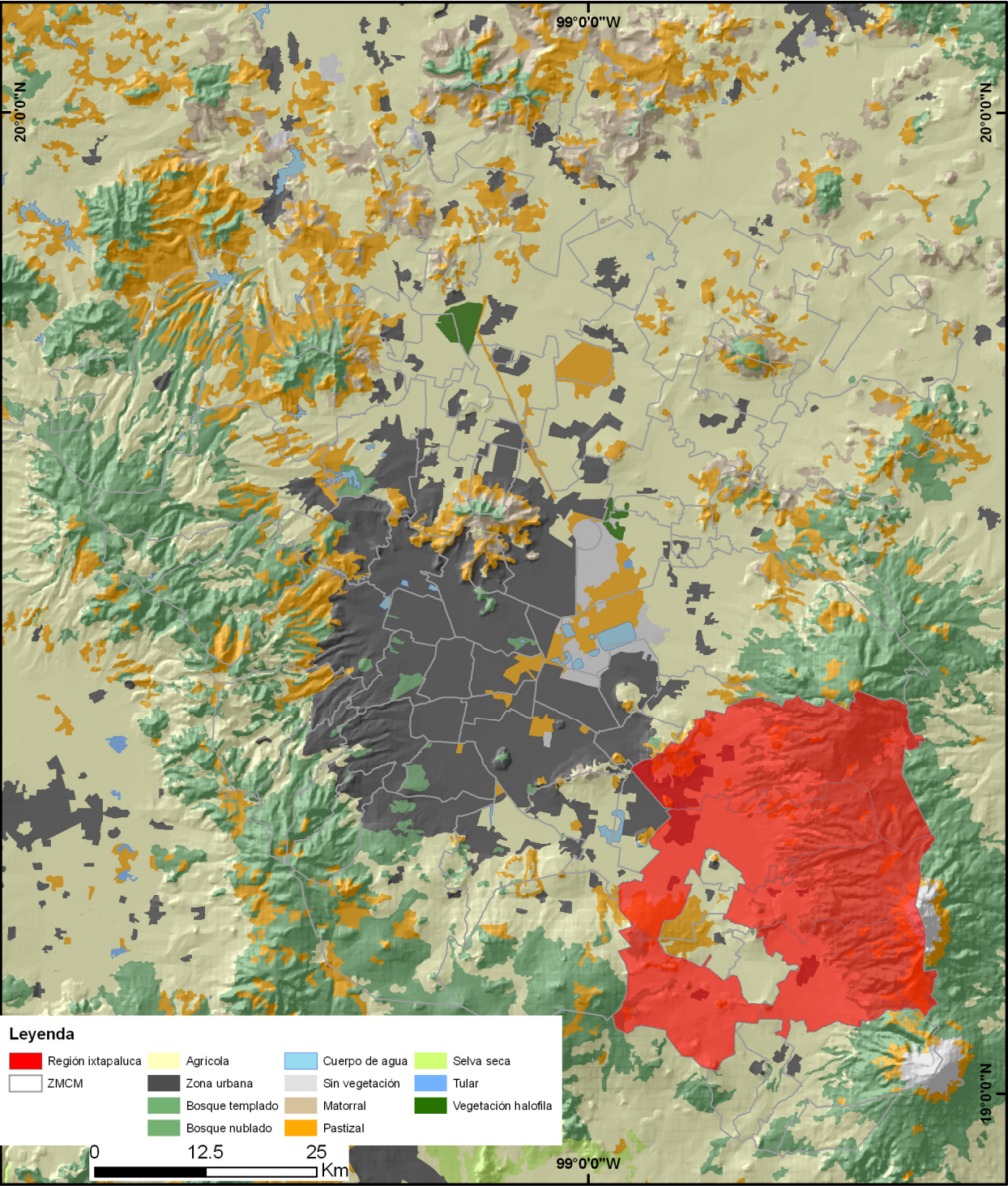
3.2. Región de estudio: Ixtapaluca y sus Unidades Habitacionales (UH)

INTRODUCCIÓN

Los movimientos pendulares expresan la influencia de la Ciudad de México en esta Región que se inserta en la transición rural-urbana. El acercamiento a Ixtapaluca y el acercamiento a su población permitieron reconocer la importancia de los megaproyectos de vivienda y delimitó los nuevos objetivos de la investigación. Las visitas al municipio, las sesiones de entrevistas, las sesiones fotográficas, la frecuente discusión del tema en la prensa local y nacional, la revisión de material bibliográfico y la discusión con la asesora y colegas de la Universidad permitieron reconocer a Ixtapaluca como zona de interés por ser uno de los sitios con los procesos más dinámicos de la actual Ciudad de México.

Esta última parte resume los criterios de selección de Ixtapaluca como zona de estudio. Se explican sus transformaciones territoriales de las últimas décadas mediante cifras de población y vivienda y se contextualiza su papel en la expansión metropolitana al oriente de la Ciudad de México. Asimismo se documenta el proceso de llegada de las UH desde sus inicios y su expansión, en particular se menciona el caso de San Buena Ventura, el complejo más grande que tiene más de 19 mil viviendas (Maya y Cervantes 2005: 45), o 23 mil viviendas según Salinas (2008). San Buena Ventura se ha convertido en imagen reciente de Ixtapaluca y de la especulación inmobiliaria de Latinoamérica. Esta nueva dinámica urbana ha transformado el paisaje radicalmente y con ello la calidad de vida en la periferia oriente, para los gobiernos locales, este proceso de expansión urbana

ha rebasado sus posibilidades de gestión y significa nuevos retos que requieren una la reestructuración del poder municipal y una mayor cooperación a nivel metropolitano.



Mapa 2: UBICACIÓN DE LA REGIÓN IXTAPALUCA

Fuente: Anuar Martínez y Azucena Arango. 2010. Elaboración propia.

3.2.1. El municipio de Ixtapaluca y su transición rural-urbana

El municipio de Ixtapaluca (315.10 Km.) se ha transformado completamente en los últimos años, la causa es su cercanía con la Ciudad de México. Hasta hace poco su paisaje era de carácter rural. Pertenece al Estado de México y forma parte de los municipios conurbados de la periferia oriente de la Ciudad de México en la salida hacia Puebla. Esta ubicación ha condicionado su desarrollo urbano reciente, la carretera de cuota a Puebla, así como las carreteras federales a Puebla y Cuautla marcaron su territorio como la continuación urbana del corredor oriente, cuya principal representante es Ciudad Nezahualcóyotl. Esta porción de la ciudad recibió la inmigración rural atraída por el auge industrial de la metrópolis. Envuelta en el proceso expansivo de la Ciudad de México, Ixtapaluca repitió la inercia de los primeros municipios conurbados de la década de 1970. La Paz, Chalco, Nezahualcóyotl e Iztapalapa (Lina y Rodríguez 2003).

La dotación de vivienda para la población de menores ingresos sigue siendo uno de los mayores problemas de la ciudad, actualmente se atiende en espacios periféricos mediante conjuntos habitacionales de gran tamaño. A mediados de los ochenta surgieron en Ixtapaluca los primeros proyectos de vivienda social de dimensiones regulares. La elevación de los precios del suelo y la creciente demanda de vivienda en la zona metropolitana impulsaron el desarrollo de unidades habitacionales de gran tamaño en las zonas más lejanas del municipio.

El acelerado crecimiento urbano salta a la vista y se refleja en el fuerte incremento de población. En 1950 el municipio contaba con 10 481 habitantes, para 1970 con 39 603, en los 90 llegó a tener 117 927 y para el 2005 un total de 429 033 habitantes (INEGI). En un periodo de tan sólo 15 años, entre 1990 y 2005 hay casi tres veces más habitantes (311 mil). Entre 1990 y 1995 se registro una tasa de crecimiento media anual de 8.57%. El incremento en el número de viviendas es uno de los indicadores más importantes del proceso en Ixtapaluca. Entre 1990 y 2005 el número de viviendas pasó de 26 mil a 94 mil, es decir 68 mil viviendas más. (cuadro 9 y 10).

**Cuadro 15. MUNICIPIO DE IXTAPALUCA.
POBLACIÓN 1950-2005**

Año	Población	Dif. al periodo anterior	hab./Km.
1950	10841	--	0.3
1960	21803	10962	0.6
1970	39603	17800	1.2
1980	81043	41440	2.5
1990	117 927	36884	3.7
1995	187 690	69763	5.9
2000	293 160	105470	9.3
2005	429 033	135873	13.6

Fuente: Vargas A. M., 2005. Elaboración propia basada en datos de INEGI, Enciclopedia de los municipios del Estado de México, y Atlas de la Ciudad de México, 1987.

**Cuadro 16. MUNICIPIO DE IXTAPALUCA.
VIVIENDA. 1990-2005**

Año	Viviendas	hab./ vivienda	Dif. al periodo anterior
1990	26 449	4.4	-
1995	40 053	4.6	13 604
2000	67 389	4.3	27 336
2005	94 280	4.5	26 891

Fuente: Elaboración propia basada en INEGI, censos de población.

Históricamente, Ixtapaluca siempre ha estado relacionada con la Ciudad de México. En la época del Porfiriato se instalaron haciendas agrícolas importantes. Las antiguas haciendas y ranchos de Ixtapaluca se han transformado en las actuales UH, como la Ex-Hacienda de Santa Bárbara, donde se encuentran las Geovillas de Santa Bárbara, en el Rancho San Jerónimo el Conjunto Cuatro Vientos, la primer UH en el Rancho de San José de la Palma que lleva el mismo nombre, el Rancho Jesús María es el actual Conjunto Los Héroes y en año 2000 el Rancho el Canutillo se convirtió en el Conjunto Habitacional San Buenaventura.

El desarrollo de las UH es lo que ha detonado el mayor crecimiento de los últimos años pero es el resultado de una tendencia que viene desde antes. Los tres actores que definieron la urbanización del municipio a partir de 1970 son:

- a) los asentamientos irregulares
- b) las organizaciones sociales populares (UPREZ y Antorcha Campesina)
- c) los conjuntos habitacionales de empresas privadas (UH) (Lina y Rodríguez 2003).

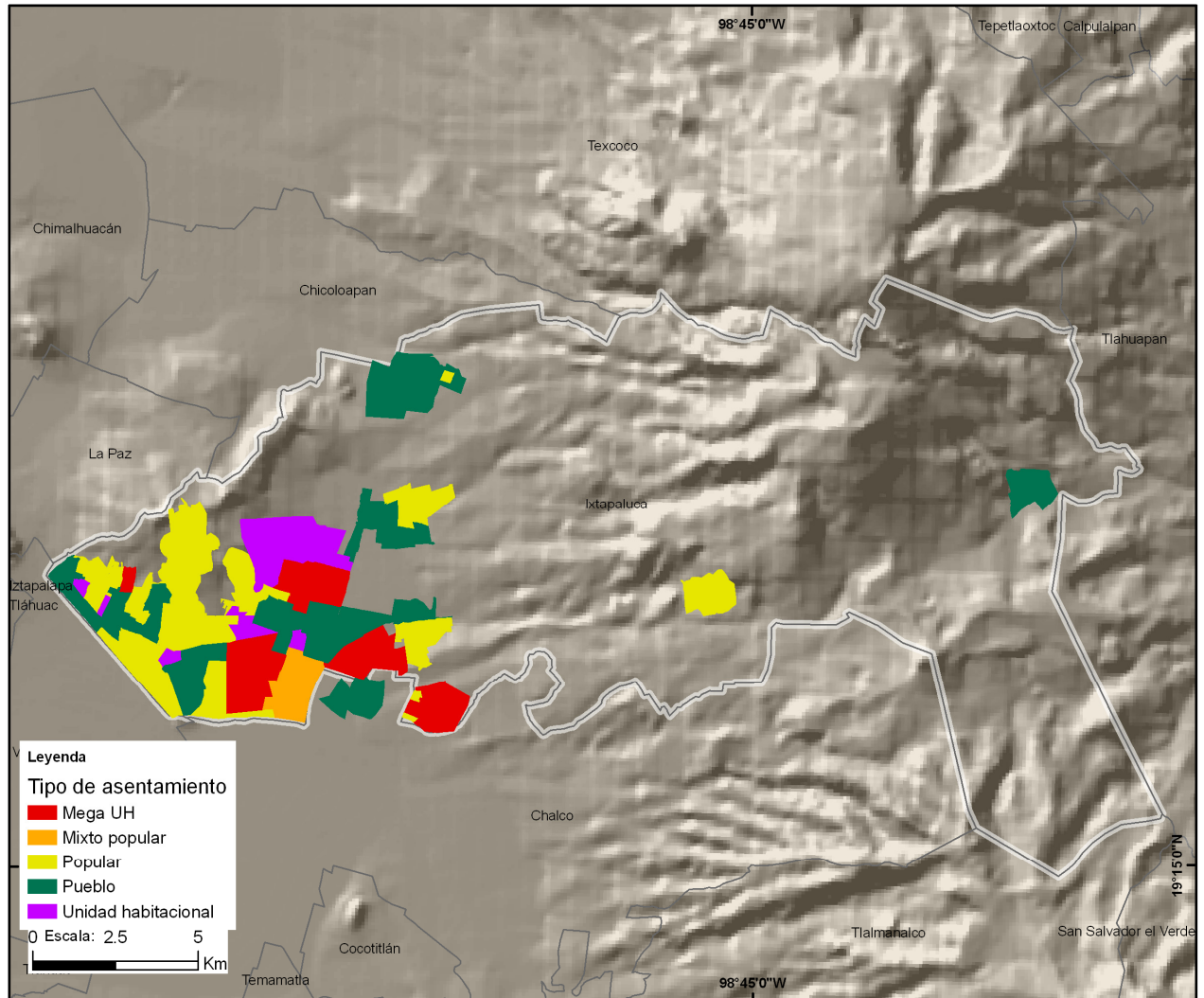
La década de 1970 estuvo marcada por la auto-construcción de asentamientos irregulares, posteriormente a fines de los 80s, organizaciones sociales como UPREZ y Antorcha Campesina, construyeron nuevos asentamientos semi-regulares cerca de la cabecera municipal. Sin embargo, a partir de 1990 se generó el cambio más impactante con la llegada de inmobiliarias privadas. Especialmente en el año 2000, se construyeron los mayores complejos de vivienda de todo el continente.

La transformación del municipio de una economía rural a una de carácter urbano se reflejó también en las actividades económicas. Hasta hace treinta años, la economía se basaba en la agricultura y la ganadería. El municipio formaba parte del paisaje lacustre del Valle de México, de ahí sus extensas planicies óptimas para la urbanización. A inicios del siglo XX se desecaron los lagos para crear la cuenca lechera formada por Ixtapaluca, Chalco y Texcoco.

Por su parte, la industria tuvo un incipiente desarrollo en el municipio. En la década de 1970 se consolidó la industria textil con la Fábrica de Hilados y Tejidos de Ayotla, posteriormente se

crearon parques industriales a la par de la construcción de la autopista México-Puebla. Entre otros el Jardín Industrial Ixtapaluca donde:

destacan la procesadora de lácteos, alimentos especializados Gómez, S.A. de C.V., detergentes y productos químicos para la industria textil, embotelladoras y distribuidoras de agua purificada, imprenta Offset, artes gráficas en general, fabricación de cristal cortado automotriz, fabricación de muebles de madera y venta, fabricación de aparatos eléctricos y extracción diversa de mármol (GEM 2009).



Mapa 3. TIPOLOGÍA DE ASENTAMIENTOS EN IXTAPALUCA

Fuente: Anuar Martínez y Azucena Arango. 2010. Elaboración propia.

La industria más importante en la historia del municipio ha sido Ayotla Textil, protagonista dentro del movimiento obrero en la década de 1970. En 1980 se instaló Yakult de México, empresa de origen japonés. A partir de 1990 en la salida de Chalco, junto a la caseta de cobro, se consolidó el parque industrial „La Espinita“, cuya principal empresa es Panasonic. En esta década el municipio comenzó a presentar grandes transformaciones, al cerrarse Ayotla Textil, una de las industrias más importantes de la región oriente, y da inicio la urbanización acelerada del municipio.

Cuadro 17. ASENTAMIENTOS NUEVOS EN IXTAPALUCA POR TIPOS DE POBLAMIENTO 1970-2005

	Año	Población	Población nueva	Superficies ocupadas	Colonias o UH creadas
ASENTAMIENTOS IRREGULARES	1976	39 603	(70-80) 41 440	Ejido de Tlalpizáhuac Ayotla, Tlapacoya Cerro de Pino, San Francisco Acuautla y Cuautepec	Valle de Chalco
	1983	81043			
ORGANIZACIONES SOCIALES	1987	81 043	(80-90) 36 884	Cabecera municipal	Colonia Unión Antorchista
	1990	117 927			
UNIDADES HABITACIONALES	1990 Inicio	117 927	(90-95) 69 763	Rancho San José de la Palma	San José de la Palma (primer UH)
	2000 Periodo principal	293160	(95-00) 105470	Ex-Hacienda de Sta Bárbara	Geovillas de Santa Bárbara
	2005 Ultimo registro	429 033	(00-05) 135 873	Rancho Jesús María Rancho San Jerónimo Rancho el Canutillo	Conjunto los Héroes Cuatro Vientos San Buenaventura

Fuente: Elaboración propia basada en Guía Roji, trabajo de campo y Google Earth

Otros acontecimientos de carácter metropolitano acompañaron el proceso de urbanización del municipio, principalmente las obras viales. La mejora y ampliación de la carretera federal México-Cuautla, la construcción de la autopista a Puebla en los 80s y a mediados de 1990 la construcción de la línea A del metro que llega hasta La Paz así como la transformación de la Calzada I. Zaragoza en vía rápida. Estos eventos mejoraron la accesibilidad y promovieron la ampliación de nuevos asentamientos hacia zonas cada vez más lejanas en la periferia.

Hasta 1990 la mancha urbana llegaba a Cárcel de Mujeres y las secciones externas de Ciudad Nezahualcóyotl. El nuevo papel de Zaragoza como vía rápida y la nueva línea del Metro dieron un nuevo carácter a la zona. La línea A Pantitlán-La Paz se inauguró en 1994, circula a lo largo de 37 kilómetros paralela a la calzada Zaragoza con 10 estaciones (STC 2008 y FS 2008) Esta línea recorre Ciudad Nezahualcóyotl en su límite sur. La mejora de la accesibilidad resultó en una nueva ola de expansión irregular sobre La Paz y por último en Ixtapaluca, la densificación se hizo visible a lo largo de la autopista, en este contexto surgió en 1986 Valle de Chalco.

La clínica regional de Los Reyes del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) representaba hasta fines de 1990 la orilla de la ciudad. Por su parte, la tienda de Autoservicio Comercial Mexicana de Los Reyes representaba para la región oriente la entrada a la Ciudad de México, esto se mantuvo algunos años sin cambio aparente, a fines de los 90 se dio una ola de comercio a través

de plazas comerciales y tiendas de autoservicio principalmente en Chalco e Ixtapaluca. Así surgió Galerías Ixtapaluca y en el 2000 Bodega Aurrerá en Chalco e Ixtapaluca, así como Comercial Mexicana y Gigante. Los grandes centros comerciales han jugado un papel importante en el proceso de transformación urbana y han captado uno de los mayores mercados de consumidores de todo el país por la cantidad de población que vive en esta área. Este acelerado proceso sin transición, llevó a Ixtapaluca la urbanización masiva.

El fenómeno comercial va de la mano con los mega proyectos de vivienda. En el 2006 surgieron „de la nada“ centros comerciales con dimensiones correspondientes al fenómeno habitacional que se estaba presentando en el municipio: Plaza Sendero cuya principal tienda es Soriana (además de Woolworth, Potzolcalli y cinemas Cinépolis) se construyó velozmente y, al mismo tiempo, en el predio de enfrente se edificó Plaza el Cortijo, donde se encuentra Wal Mart, Suburbia, Office Max, Sport City, Cinemas Lumiere, algunos bancos y una Terminal de transporte terrestre ADO, además de pequeños negocios de ropa, calzado y electrodomésticos.

Ambas plazas, Sendero y El Cortijo se han convertido a sus tres años de existencia en las de mayor rentabilidad por la cantidad de población que han captado en toda la región. Su ubicación resulta estratégica, a ella converge la población de Ixtapaluca, Chalco, Amecameca y Tlalmanalco, los municipios con mayor grado de integración urbana de la Región de los Volcanes. Esto ha generado cambios radicales en la estructura de consumo de una región históricamente rural, según los comentarios en las entrevistas es notable la expansión del consumo urbano y un impacto económico negativo para el comercio tradicional y los negocios familiares. Históricamente los tianguis de Amecameca, Ozumba y Chalco formaban un corredor de intercambio comercial que hacía circular los productos mas variados desde tierra caliente hasta la Ciudad de México, esto se ha modificado actualmente.

Las transformaciones de este proceso urbano en Ixtapaluca son el contexto que explica la existencia de los megaproyectos de vivienda; sus implicaciones son varias y rebasa las posibilidades de este proyecto de investigación, pero abre la puerta a múltiples líneas de investigación. Las consecuencias y la opinión al respecto de los habitantes de la región es uno de los intereses mayores y por eso se considera adecuado incluirlo en la discusión final.

3.2.2. El fenómeno masivo de las UH en Ixtapaluca

El crecimiento explosivo en Ixtapaluca es la prolongación de los asentamientos en Ciudad Nezahualcóyotl y Chimalhuacán, la mayor expansión de la ciudad en décadas anteriores. Las necesidades de movilidad de más de un millón de habitantes que viven en Ciudad Nezahualcóyotl obligaron a mejorar las vías de comunicación y ampliar la red del metro, primero a Pantitlán y posteriormente hasta la Paz, este hecho proyectó a la zona como futura región de crecimiento urbano. La prolongación del frente urbano hacia Ixtapaluca comenzó paulatinamente, pero en los últimos 15 años el proceso se aceleró y salió de de toda medida. El surgimiento de megaproyectos de vivienda en la región oriente es por su velocidad de transformación y la dimensión de los asentamientos el más importante fenómeno de periferia de la Ciudad de México. Particularmente el megaproyecto San Buenaventura es el ejemplo más notorio de este crecimiento fruto de la especulación inmobiliaria:

San Buenaventura es uno de los tantos megaproyectos habitacionales que están impactando enormemente el municipio de Ixtapaluca, el cual, categóricamente, no esta preparado para recibir tal cantidad de habitantes, que demandan toda clase de servicios urbanos y de infraestructura; además de empleos, transporte, y muchas otras cosas inherentes al propio desarrollo humano de las familias y los habitantes de este municipio (Maya y Cervantes 2005: 14).

En el municipio existen dos tipos principales de Conjuntos Habitacionales o UH

-Unidades Habitacionales de pequeña dimensión: Primera etapa entre 1989 y 1995, ubicadas en la cabecera municipal (Ixtapaluca) apoyadas por INFONAVIT¹, construidas por empresas medianas y locales (AURIS). No más de 5 mil viviendas por UH.

-Megaproyectos de Unidades Habitacionales. Segunda etapa entre 1995 y 2009, ubicadas en tierras agrícolas lejos de la zona conurbada. Construidas por grandes empresas inmobiliarias. Mega proyectos con más de 10 mil viviendas (Lina y Rodríguez 2003).

La primera UH en Ixtapaluca fue San José de la Palma, construida en 1989 en el centro histórico, posteriormente surgió el conjunto Geovillas de Ayotla, a partir de entonces, los proyectos de vivienda de interés social continuaron ampliándose en la cabecera municipal por su posición accesible a hacia la Ciudad de México. Como consecuencia se generó un alza en los precios del suelo que hizo que las inmobiliarias prefirieran terrenos de uso agrícola, liberados por la reforma al artículo 27 Constitucional, así fue posible construir viviendas a precios accesibles para población de ingresos medios y bajos a través de créditos otorgados por INFONAVIT.

La década de 1990 marcó al municipio como el más atractivo para construir conjuntos de mayores dimensiones, la existencia de áreas de reserva de suelo y la crisis en el sector agrícola fueron la base de este modelo de urbanización basado en inversión privada y promovido por el gobierno federal como solución a la dotación de vivienda, deslindando así su responsabilidad. A partir de 1992 comienza una ola de construcción que disparó el crecimiento poblacional en el municipio. La ubicación del municipio con respecto a la Ciudad de México es una de las principales explicaciones a este fenómeno expansivo, pero no la única, la existencia de bastas extensiones de suelo de reserva

(privado), y la urbanización masiva de asentamientos irregulares ubicados entre las Unidades Habitacionales fueron condiciones preexistentes.

Entre 1990 y el año 2000, Ixtapaluca duplicó su tasa de crecimiento de 5.6 a 11 por ciento. Como producto de la especulación inmobiliaria, entre 1992 y 2002 los gobiernos estatal y municipal aprobaron ocho grandes desarrollos (cuadro 19): Rancho el Carmen, Villas de Ayotla, Los Héroes, Geovillas de San Jacinto, San Buenaventura, Geovillas de Jesús María, Geovillas de Santa Bárbara y Ciudad Cuatro Vientos. Sólo estos ocho conjuntos agrupan 68 625 viviendas, y llevaron un incremento poblacional al municipio de 160 213 entre 1990 y 2000 (Maya y Cervantes 2005: 31). En 1995 se construye la ampliación de Los Héroes, hasta ese momento el proyecto de mayor dimensión, que da inicio a una nueva época no sólo para Ixtapaluca, pues se convierte en fenómeno inédito en la Ciudad de México. Se cree que el conjunto Los Héroes llegó a ser el más grande de Latinoamérica con 20 mil casas. Sin embargo, pronto fue sustituido por San Buenaventura con 23 mil casas. También las Geovillas de Santa Bárbara en la ex Hacienda de Santa Bárbara y Cuatro Vientos (15 mil viviendas) son importantes por su dimensión (Salinas 2008).

Cuadro 19. CONJUNTOS HABITACIONALES EN IXTAPALUCA 1992-2002

Conjunto	Fecha	Superficie Total m.	Num. Viviendas
Rancho el Carmen	1993	167 633.58	1300
Los Héroes	1994	78 571.69	966
Los Héroes 2ª. Etapa	1995	1 679 756.26	15192
Geovillas de San Jacinto	1996	62 212.60	700
San Buenaventura	1997-1998	2 529 003	20342
Los Héroes 4ª, 5ª y 6ª etapas			
Ciudad cuatro vientos	1998	454 971.54	3704
Geovillas de Jesús María	1998-1999	1 671 458.23	11074
Ciudad Cuatro Vientos			
Geovillas de Santa Bárbara	1999-2002	2 193 299.82	15347
Ciudad Cuatro Vientos			
Total			68625

Fuente: Maya y Cervantes, 2005: 32. La expansión metropolitana del Valle de México y su impacto en el municipio de Ixtapaluca. PyV. México. Las empresas privadas que construyeron son: Geoedificaciones S.A. de C.V., Consorcio ARA, Promotora Sadasi S.A. de C.V., y Novohogar S.A. de C.V., entre otras

Las estadísticas oficiales de población no registran de forma separada los conjuntos urbanos menores. En el caso de San Buenaventura y Cuatro Vientos es evidente el crecimiento y su aparición “espontánea” entre un periodo censal y otro, en el año 2000 se registraron por primera vez como localidad. Lamentablemente las localidades donde se ubicaron las UH de la primera etapa (Ayotla, Tlalpizáhuac y Tlapacoya) no aparecen como conjuntos separados. (cuadro 13).

Las principales Unidades Habitacionales en el municipio son las siguientes:

**Cuadro 20. UNIDADES HABITACIONALES DEL MUNICIPIO DE IXTAPLUCA:
PRIMERA Y SEGUNDA ETAPA**

PRIMERA ETAPA	De menor tamaño ubicadas alrededor de los pueblos originales. Construidas entre 1989 y 1995
<i>Tlapacoya</i>	1) Conjunto Habitacional Vista de la Cascada
<i>Ixtapaluca</i>	2) Villas de San Jacinto 3) UH Infonavit San José de la Palma 4) Las Palmas Hacienda 5) UH Capilla 6) Geovillas de Jesús María
<i>Tlalpizáhuac</i>	7) Condominio San Juan I y II 8) UH Rancho del Carmen Infonavit 9) Conjunto Villas de Ayotla 10) Residencial Ixtapaluca 11) Jardines Izcalli Ixtapaluca 12) Ixtapaluca Izcalli 13) Residencial Ayotla 14) Rincón del Bosque 15) Fraccionamiento Lomas de Ixtapaluca 16) Arbolada Ixtapaluca 17) Hornos de Santa Bárbara 18) Geovillas de Ixtapaluca
<i>Ayotla</i>	
SEGUNDA ETAPA	Megaproyectos de vivienda, en zonas alejadas e inaccesibles. Construidas a partir de 1995
<i>Rumbo a San Francisco Acuautla, al norte de Ixtapaluca</i>	19) Conjunto Los Héroes Ixtapaluca 20) Fraccionamiento Los Héroes 21) Fraccionamiento Acozac 22) Fraccionamiento Jesús María 23) Fraccionamiento Rosa de San Francisco
<i>Alrededor de la caseta de cobro Chalco</i>	24) Las Palmas Hacienda 25) Fraccionamiento Hacienda de Santa Bárbara 26) Conjunto Urbano San Buenaventura
<i>San Jerónimo Cuatro Vientos</i>	27) UH Cuatro Vientos

Fuente: Elaboración propia basada en la Guía Roji de la Ciudad de México 2010.

Cuadro 21. INCREMENTO DE POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN IXTAPALUCA. 1995-2005

POBLACION por localidad	1995	2000	2005
Total	187 690	297 570	429 033
Coatepec	5 307	6 832	7 612
Gral. M. Ávila Camacho	2 189	2 797	2 855
Ixtapaluca	153 138	235 827	290 076
Jorge Jiménez Cantú	4 613	6 185	7 808
Río Frío	4 095	5 128	5 275
San Buenaventura	ND	8 977	48 037
San Fco Acuatla	12 920	19 681	21 220
S Jerónimo Cuatro Vientos	ND	4 230	38 369
Zoquiapan	807	1 276	1 359

Fuente: Elaboración propia basada en INEGI. Sección Censos y Conteos. Información en línea. <http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx?c=10202&s=est>. Página consultada el 20.04.2009.

En la Ciudad de México la construcción de megaproyectos de vivienda ha sido una de las políticas más impactantes para el desarrollo urbano metropolitano. A partir del año 2000 los corredores de salida hacia el norte y el oriente han sido los principales escenarios de este fenómeno debido a que presentan un relieve relativamente plano, ambas regiones se emplazan en antiguas zonas lacustres y son la mejor opción para la ocupación expansiva. Particularmente en la periferia oriente se han construido más de 50 UH en los municipios de Los Reyes la Paz, Ixtapaluca, Chimalhuacán y Chalco, y siguen los proyectos para más conjuntos (Salinas 2004).

El municipio de Ixtapaluca, en la periferia oriental, ha sido hasta ahora el más afectado por los megaproyectos de vivienda de empresas inmobiliarias privadas. Entre 1990 y 1995 la tasa de crecimiento anual fue de 8.57, y en entre el 2005 y 2006 tuvo la más alta de toda Latinoamérica (17) (Fernández 2006). Esto ha traído transformaciones veloces a un municipio que hasta hace veinte años era de carácter rural. Ixtapaluca aloja los mayores complejos de vivienda de Latinoamérica, en menos de 15 años se construyeron más de 50 mil viviendas en Los Héroes (1995), Cuatro Vientos (2000) y San Buenaventura (1998) (Salinas 2004). Estos proyectos han descubierto un valioso mercado cautivo, la necesidad de vivienda de la numerosa población con menores ingresos.

Las unidades habitacionales de mayor tamaño se ubican al norte y oriente de la cabecera municipal, los más grandes son el conjunto urbano “Los Héroes” con cerca de 20 mil viviendas y “San Buenaventura” con 23 mil viviendas (Maya 1999 y Vega 2003, Salinas 2008) San Jerónimo Cuatro Vientos se registra la primera vez en el censo por localidad del 2000 con apenas 4 230 habitantes, para el 2005 eran ya 38 369. (INEGI).

Otros desarrollos similares por su tamaño se han construido en el vecino municipio de Chalco. El desarrollo habitacional los Álamos en San Gregorio Cuautzingo con una población aproximada de 7 mil habitantes. Este proyecto causó un serio conflicto y numerosos enfrentamientos con la

población campesina original que intenta frenar este fenómeno masivo que causa un impacto negativo a la población y al equilibrio natural de toda la región. A pesar de ello, se autorizó en el 2007 la construcción de un conjunto de 3 352 viviendas en 354 m. cuadrados, ubicado sobre la carretera federal México-Cuautla en lo que fuera el Rancho Santa María Atoyac (Salinas 2008: 9).

La llegada de miles de habitantes nuevos al municipio implica problemas que tienen que ver con la presión sobre los recursos naturales, la infraestructura y el equipamiento urbano. Existen conflictos por el acceso al agua o la energía eléctrica. Sobre las vías de comunicación circulan miles de vehículos nuevos que saturan las pocas vías de acceso a la Ciudad de México, principal centro de empleo de la población. La necesidad de transporte masivo es mal atendida por pequeñas empresas concesionadas que son causantes de caos vial, accidentes, inseguridad y una pésima movilidad en ésta región. Otras necesidades como comercio, servicios de salud o educación son desatendidas. Los problemas generados para la población local se tratan a detalle en el capítulo cinco y son parte central de las conclusiones del trabajo.

3.2.3. San Buenaventura: imagen actual de Ixtapaluca

Lo que caracteriza a las UH en Ixtapaluca es su gran dimensión, la construcción de más de 27 unidades en el municipio es un hecho, pero lo más notable son los nuevos megaproyectos que aglutinan miles de viviendas de reducido tamaño e idéntico diseño. La UH San Buenaventura es la que mejor representa este modelo.

El conjunto habitacional San Buenaventura, está ubicado al norte de la autopista que lleva a Puebla. Se construyó sobre antiguos terrenos ejidales de uso agrícola. Durante siete años el consorcio ARA S. A., estuvo a cargo de su construcción. Tiene hasta ahora poco más de 23 mil viviendas distribuidas en cinco secciones (Hastings 2008) construidas sobre 324 hectáreas (Vega 2003), actualmente se siguen ampliando nuevas secciones. San Buenaventura se encuentra aislada de los asentamientos anteriores del municipio y por tanto, de la infraestructura urbana, su presencia atrajo nuevos asentamientos irregulares instalados a su alrededor que aprovechan el equipamiento, su poca infraestructura y la demanda de servicios básicos de su población (Hastings 2008).

Este y otros conjuntos habitacionales contribuyeron a la densificación del municipio. En cinco años la población tuvo un incremento de 131 463 habitantes. Pasó de 297 570 en el 2000 a 429 033 en el 2005 (Maya y Cervantes 2005). El municipio de Ixtapaluca tenía en el 2000, 61 310 viviendas, para el 2005 eran 94 280. Según los datos por localidad, San Buenaventura se registra por primera vez en el 2000 con 8 977 habitantes, cinco años más tarde tenía ya 48 037 (INEGI). Si se calcula un promedio de cinco habitantes por vivienda, en las 23 mil unidades del conjunto sería un total de 115 000 nuevos habitantes, es decir, más de lo que era la población original de todo el municipio en 1990.



Imagen 10. SAN BUENAVENTURA IMAGEN ACTUAL DE IXTAPALUCA

Fuente: <http://homepage.mac.com/helipilot/PhotoAlbum20.html> „Mejor que el caos de casitas grises. Parte de las 23,100 casas en Ixtapaluca“. Consultada el 10 de septiembre de 2009. Pagina Web: Distrito Federal desde el Aire. México tomadas por Oscar Ruiz.



Imagen 11. SAN BUENAVENTURA EN UN DÍA DE TIANGUIS

Fuente: Citámbulos. Ciudad de México, tomado del catálogo de la exposición presentada en Berlín en 2008. Foto tomada por Livia Corona (ganadora del premio de Sony World Photography Awards 2008 en la categoría de arquitectura) http://www.architekten24.de/mediadb/news/9183/mexico_city_430.jpg. Consultada el 4 de mayo de 2009.

Una descripción detallada de la arquitectura del conjunto fue realizada por Hastings (2008) en un artículo donde compara la calidad de las viviendas en San Buenaventura y la vivienda de autoconstrucción. Cada sección tiene distinta orientación pero presenta la misma morfología urbana: hileras de casas separadas por calles, cuyas fachadas en ambos lados de la calle están delimitadas por rejas lo cual impide el paso entre las distintas secciones. Las hileras van desde 15 hasta 30 viviendas (imagen 11) y se encuentran adosadas unas a otras y separadas por una única medianera. A continuación se resumen las características principales del conjunto de acuerdo a criterios de calidad de la vivienda. (cuadro 14).

El Consorcio ARA, es una de las empresas más poderosas de México y ha tenido un crecimiento sin precedentes a partir de su incursión en la construcción de viviendas de interés social. La promoción de los proyectos de vivienda se apoya en un gobierno que apoya y a la vez pertenece a la elite empresarial del país, lo que ha generado situaciones de explotación de recursos que benefician intereses personales.

Cuadro 22. CARACTERÍSTICAS DE LAS VIVIENDAS DEL CONJUNTO HABITACIONAL SAN BUENAVENTURA EN IXTAPALUCA

Tipos de vivienda



Existen cuatro tipos de vivienda, con lotes de 67m² y 88m², y construcciones de 48,51 y 68 m. con tres distintos diseños, con dos o tres habitaciones, en una o dos plantas.

Las viviendas se encuentran al centro del predio con patio de servicio posterior, al frente hay espacio para un automóvil y una miniárea verde que es, a la vez, la entrada.

Mala calidad de los materiales



Algo común en las viviendas es su estructura débil y la mala calidad de sus materiales, la construcción en serie, pero sobretodo la rapidez, sencillez y ligereza de la obra se nota al año de habitar la vivienda, los desperfectos comienzan a salir.

Servicios, equipamiento e infraestructura urbana



Existe poco equipamiento: 3 mercados, 2 parques, 21 escuelas, 7 zonas deportivas y un supermercado, construido en 2006. Debido al gran tamaño del conjunto, el equipamiento, se construyó progresivamente. Cuando los primeros habitantes llegaron no existía equipamiento comercial, ni servicios de transporte. No existe servicio de salud.

Créditos y costos



El financiamiento se basa en créditos oficiales otorgados por INFONAVIT y FOVISSSTE para población trabajadora con más de 3 Salarios Mínimos de ingreso, estos proyectos excluyen a la población que gana menos y a los que trabajan en el sector informal. Las inmobiliarias, cobran la utilidad y costos de venta a sus compradores, esto eleva el precio de las viviendas: 60m² cuestan 23,000 dólares. En las viviendas de autoconstrucción con 50,000 pesos se construye una planta de 60 m. (obra negra). En San Buenaventura se paga 240,000 pesos por 60 m. de construcción en dos plantas terminadas, que en menos de cinco años presentan numerosos desperfectos.

Fuente: Elaboración propia basada en Hastings, Isadora. 2008. El problema cualitativo en la producción del hábitat popular en la Ciudad de México: análisis cualitativo de la vivienda popular. En: *Informes de la Construcción*. Vol. 60, 511, 25-40. Julio-septiembre 2008. México. Pág. 30, 37. Fotos propias realizadas en diciembre de 2007

El único beneficiario es la empresa constructora que invierte poco y recibe a cambio una de las mayores ganancias de la bolsa mexicana de valores de los últimos años. Las economías de escala aplicadas por estas empresas implican costos mínimos y máxima ganancia, compran suelo barato a ejidatarios, venden viviendas de mala calidad a precios exorbitantes a lo largo del tiempo (créditos a 30 años), pagan poco a los trabajadores que construyen; además empeoran las condiciones locales por el exceso de población y la ausencia de equipamiento, servicios e infraestructura y la falta de empleo.

3.2.4. Postura del gobierno local

Los gobiernos locales juegan un papel importante en este proceso. Hasta hace poco, los gobiernos municipales eran de carácter comunal y regían un vasto territorio rural con poca población, sin los actuales problemas que generan los nuevos asentamientos urbanos. Por otra parte, la corrupción que filtra su estructura política ha sido una condición ideal para las inmobiliarias, que buscan pocas limitantes y excesivas concesiones, situaciones inmejorables en los municipios al oriente del Estado de México.

Las empresas constructoras cuentan con autorización federal para realizar sus proyectos por encima de las instancias locales. Los gobiernos municipales no tienen opción y se ven ante la llegada repentina de miles de habitantes nuevos que generan problemas a solucionar, sin asesoría adecuada, sin posibilidad de reaccionar y peor aún, sin presupuesto. El gobierno federal y las empresas se deslindan del problema una vez entregadas las viviendas.

Aunque estos municipios no pueden frenar el avance de la mancha urbana, intentan obtener ventajas apoyados en la idea de progreso económico que promueven los inversores. El anhelado progreso es de corto plazo y no representa un beneficio real, más que para las constructoras. La inversión en actividades que dinamicen la economía regional es inexistente y la región solo cumple su papel como depósito de población que soluciona la demanda de la expansión metropolitana. No existen empresas que generen impuestos, puestos de trabajo, y mejoras locales, ni se incrementan los empleos dignos.

Para el gobierno local es imposible atender la demanda que ocasionan las constructoras. El aumento de población y viviendas no tiene relación directa con un crecimiento económico en el municipio. La descentralización de población urbana no se ve acompañada de opciones de empleo ni equipamiento, lamentablemente este municipio, como todos los municipios conurbados del Estado de México, recibe miles de habitantes nuevos con necesidades de infraestructura, empleo y servicios que rebasan en mucho las capacidades locales.

Es necesario fortalecer el papel de las autoridades municipales, en los aspectos político, económico, de planeación para el desarrollo urbano y suministro de servicios públicos, es decir, un fortalecimiento del poder local sobre los procesos de urbanización que se están llevando a cabo en sus territorios municipales. En 1983 se modificó el artículo 115 constitucional para fortalecer las autoridades municipales (Vega 2003) ante el proceso de conurbación metropolitana. Actualmente se han mejorado y actualizado los planes de desarrollo urbano de las localidades, pero aún hay mucho por hacer.

Para planear y controlar los procesos que se generan alrededor de los nuevos asentamientos es necesario contar con información actualizada y completa, y con un equipo de trabajo especializado en gestión urbana. Para ello es fundamental que la información catastral esté actualizada. Algunos problemas a atender tienen que ver con transporte público, vialidades, parque vehicular, condiciones ambientales y manejo de desechos sólidos (Vega 2003). Para ello hace falta una reforma en los servicios públicos para atender la demanda de necesidades básicas de su población creciente (agua potable, drenaje, seguridad pública, educación).

Otro conflicto importante es de los ejidatarios y campesinos “están siendo un grupo vulnerable porque los amenazan con invadirlos si no venden sus tierras a fraccionadores clandestinos, o las constructoras que requieren de suelo a bajo costo para edificar viviendas de interés social” (Vega 2003). Las autoridades locales no cuentan con suficiente poder para apoyarlos.

Los municipios están siendo rebasados por el impacto regional de proyectos que salen de su control, hace falta capacitar personal para atender la gestión y planeación urbana municipal ante los nuevos asentamientos, para eso serían necesarios recursos extra, asesoría, capacitación y el apoyo del gobierno federal, pues se trata de un proceso ocasionado por factores externos.

RESUMEN

Se ha detallado la etapa empírica del trabajo, que consistió en la aplicación de entrevistas a los habitantes de la Región Ixtapaluca. Para ello se revisaron manuales de métodos cualitativos aplicables en humanidades y especialmente los dedicados a la geografía humana. Se eligieron las entrevistas semiestructuradas como herramienta de trabajo, el proceso estuvo precedido por la delimitación de los objetivos y de la cuestión central de la investigación (en alemán *Fragestellung*); este apartado también ha presentado a la región de estudio, denominada Región Ixtapaluca, conformada por cuatro municipios de la periferia conurbada. La expansión urbana a partir de megaproyectos de vivienda es un fenómeno sobresaliente que se acompaña de movilidad cotidiana masiva debido a la falta de empleo local. Los efectos de esta dinámica en la vida diaria fue expresado en las entrevistas; los temas tratados fueron: manejo del tiempo, vivienda, empleo, movilidad cotidiana, condiciones de transporte y tráfico, entre otros. A continuación se presenta el diagnóstico de la Ciudad de México en el capítulo cuatro.

Notas

⁵ Car-Sharing se refiere a una organización, por lo general con la figura de sociedad civil que comparten un automóvil como transporte, esto se da principalmente en ciudades de países industrializados. Se explica a detalle en el capítulo cinco.



IV. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

4.1. CIUDAD DE MÉXICO: INTRODUCCIÓN

- 4.1.1. Carácter urbano
- 4.1.2. Centralismo crónico
- 4.1.3. El fenómeno metropolitano, antesala de la megalópolis
- 4.1.4. Intentos por definir la metrópolis
- 4.1.5. Metrópolis fragmentada: ciudad central y periferia conurbada

4.2. MOVILIDAD

- 4.2.1. Movilidad en la Ciudad de México
- 4.2.2. Movilidad fragmentada: Distrito Federal y municipios conurbados
- 4.2.3. Transporte y vialidad en la Ciudad de México

4.3. MOVILIDAD COTIDIANA

- 4.3.1. La movilidad cotidiana como fenómeno mundial
- 4.3.2. ¿Porque movilizarse? Condiciones locales
- 4.3.3. Registro de la movilidad cotidiana: Encuesta Origen-Destino
- 4.3.4. Discurso político y papel del Estado

4. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

4.1. Ciudad de México: Introduction

Este capítulo se dedica a la Ciudad de México. Para comenzar se enmarca su carácter urbano, se considera su desarrollo histórico y su reciente conformación como metrópolis y posteriormente como megalópolis. Esta enorme ciudad se transforma constantemente, por lo que sus límites y dimensión son inciertos; los intentos por delimitar la zona metropolitana son numerosos y representan un tema importante en la discusión académica que incluye este apartado. De igual manera se explica la fragmentación estructural que sufre la urbe entre su centro y periferia, lo que ocasiona diversos conflictos territoriales y sociales, como la marginación.

En la segunda parte se describen las condiciones materiales que apoyan la movilidad urbana en la Ciudad de México. Para ello se enmarca el sistema de transporte colectivo y la infraestructura vial conformada por la red de vías de acceso metropolitano, vías rápidas, circuitos, avenidas y calles. La transformación histórica de la ciudad permite contextualizar las condiciones de la movilidad actuales. Asimismo se analizan los conflictos de movilidad debido a que la metrópolis se emplaza en dos entidades políticas distintas, esto afecta directamente al servicio de transporte público y sus usuarios creando así una accesibilidad diferenciada. En la última parte se explica el fenómeno de la movilidad cotidiana a escala metropolitana, su contexto y motivaciones, así como los registros oficiales que existen.

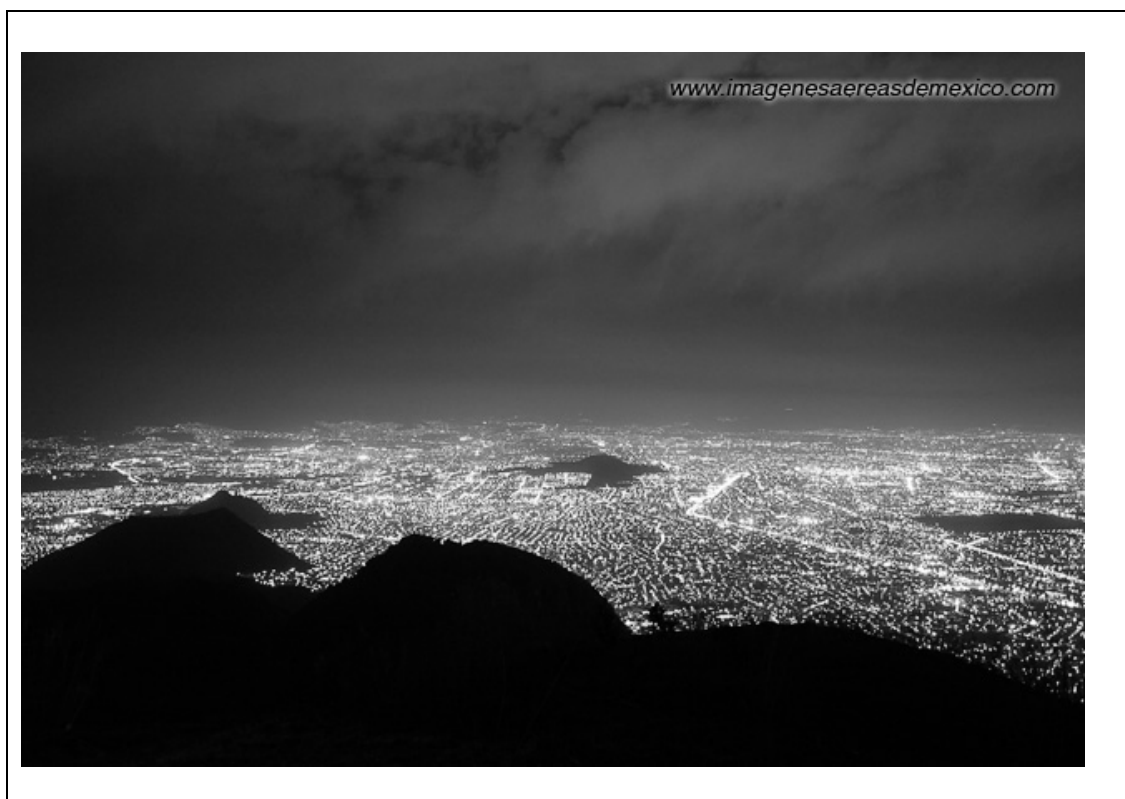
4.1.1. Carácter urbano

La Ciudad de México es enormidad y contrastes, su imagen es la de un mar de construcciones bajas en una permanente obra inacabada que ocasiona “vértigo horizontal” (Villoro 2003), su inmensa periferia habitacional asalta la vista. En las “afueras” la ciudad se construye a sí misma, espontáneamente. También es diversa y moderna; en el centro histórico los majestuosos palacios coloniales se entrelazan con la estructura de la ciudad azteca, en algunos puntos estratégicos se concentran los parques financieros globales. La traza urbana central combina el tejido de damero español y los antiguos canales contruidos por los aztecas (s. XII-XVI) que actualmente tienen la función de ejes viales. La ciudad media es menos compacta que el centro, su periferia se acomoda en espacios menos aptos a la urbanización con formas caprichosas que impregnan la actual imagen de la megaciudad.

El espacio donde se emplaza la ciudad es una amplia meseta rodeada de montañas, a unos 2200 metros de altura. El desarrollo urbano explosivo de las últimas décadas y el reciente dominio del automóvil como medio de transporte complican la movilidad y convierten al tránsito en un reto diario para sus habitantes. En la actualidad, poder circular sin tráfico y llegar en el tiempo estimado es una excepción que ocurre sólo en días festivos.

De acuerdo con la ONU (2007) es la segunda ciudad más grande del mundo con 18.7 millones de habitantes, el gobierno de la ciudad anota 19.2 millones (GDF 2007: 13), cifras del 2005. La Ciudad de México es la capital del país, concentra población, producción industrial y generación de

riqueza. Su evolución histórica y la coyuntura económica condicionaron su centralismo crónico. Durante las últimas décadas su desarrollo económico basado en la industria consolidó a la ciudad como metrópolis y centro de atracción para la población rural nacional. En una etapa posterior se conformó una región urbana a su alrededor, conocida como la Región Centro, en ella se concentran varias metrópolis que se integran económicamente gracias a los avances de la comunicación y el transporte.



**Imagen 12. ORIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
VISTA NOCTURNA DE LA MANCHA URBANA**

Fuente: <http://homepage.mac.com/helipilot/PhotoAlbum20.html> (llamada 10 de octubre 2007)

En los últimos 50 años el crecimiento explosivo de la ciudad marca su carácter urbano. Dentro de una nueva etapa estructural, su centralismo se reduce a la concentración de las fuentes de empleo, mientras que las áreas de vivienda se han desplazado a la periferia. Una explicación es el encarecimiento del suelo en la ciudad central por la mejora relativa de la infraestructura de transporte y la concentración de actividades comerciales y de servicios. Como consecuencia la población se ve “obligada” a vivir en una periferia densa, lejana y carente de servicios y tiene que trasladarse a los sitios de trabajo que permanecen en la ciudad central.

En la periferia de la Ciudad de México se llevan a cabo los procesos mas dinámicos y las mayores transformaciones territoriales, no solo en el paisaje sino en sus estructura interna, “es de vital importancia prestar atención a las transformaciones que las grandes ciudades están experimentando a principios del siglo XXI, particularmente en lo que toca a la dinámica y los cambios territoriales

que están ocurriendo en sus áreas urbanas periféricas” (Aguilar 2002) Por este motivo, es importante hacer estudios empíricos que registren estos diversos fenómenos.

En la actual dinámica urbana, el límite campo-ciudad se ha vuelto difuso, la reestructuración de los procesos productivos cambia el carácter de los territorios sin que sea visible en el paisaje; de esta forma la apariencia rural o urbana del paisaje es ambigua. La interrelación funcional de espacios urbanos y rurales va más allá de lo aparente, en regiones lejanas, perviven espacios urbanizados con desarrollo constante y áreas “rurales” con parte de sus elementos dirigidos a la ciudad (Arango 2003).

A nivel político ocurren transformaciones que impregnan los procesos urbanos. Hasta 1997 el gobierno de la Ciudad de México se asignaba desde el gobierno federal y la ciudad se limitaba a ser un centro administrativo nacional, en ese año se llevó a cabo la primera elección de jefe de gobierno proveniente del partido de izquierda que se ha mantenido ininterrumpidamente en el poder. A partir de entonces hay cambios decisivos para la gestión urbana, pero tal vez lo más importante es la activación política de sus habitantes a través de iniciativas ciudadanas locales que impactan positivamente su calidad de vida urbana.

La recuperación y restauración paulatina del centro histórico fue uno de los cambios evidentes con la nueva administración, se ha logrado mejorar la imagen de la ciudad y recuperar la seguridad en sus calles. La población ha vuelto al centro, sitio de identidad milenaria. Los innumerables espectáculos al aire libre sobre la plancha del zócalo fueron ganando espacio para todo público. Otro avance en política ciudadana es la creación de consejos vecinales a nivel colonia que permitieron interactuar directamente con las necesidades de la población para solucionar conflictos locales. La constante lucha por equilibrar la presencia del comercio “informal” es otro de los temas de actualidad.

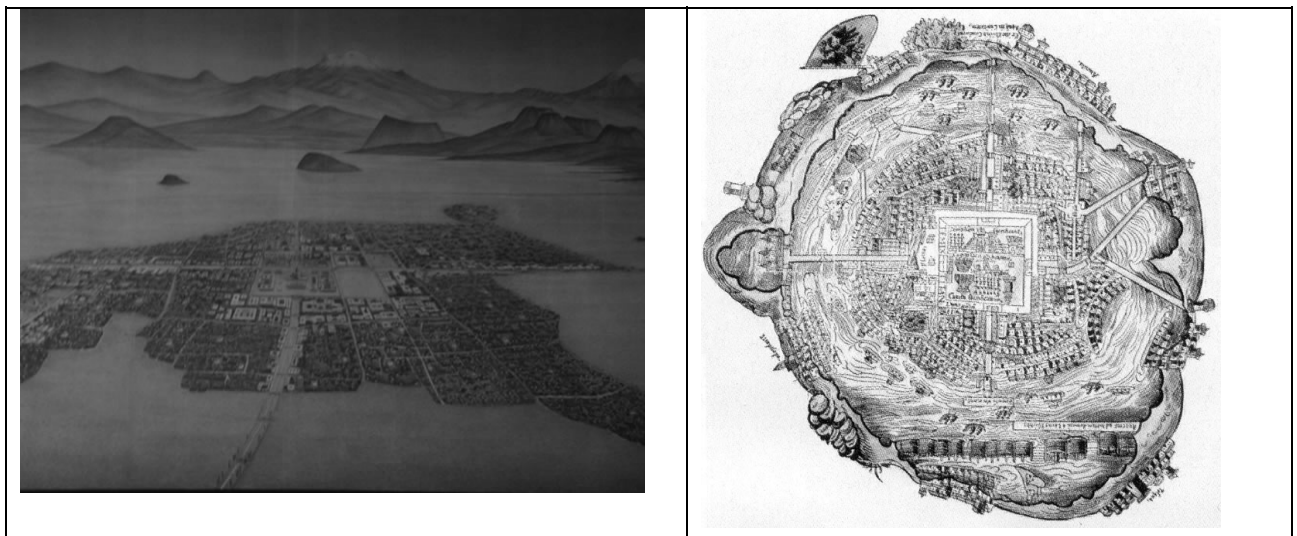
En la Ciudad de México la circulación en sus calles y el empeoramiento del tráfico diario se ha vuelto tema constante y ha ganado terreno en el discurso político. La complejidad de la estructura urbana, las transformaciones internas del uso de suelo, el crecimiento constante de población en zonas inaccesibles y el control del transporte público por el sector informal pusieron en duda la política de movilidad llevada a cabo en los últimos años. El incremento de autos en circulación y el deterioro del transporte público han ocasionado que la movilidad se vuelva un factor más de marginación urbana. Es necesario que el gobierno de la ciudad retome la gestión de los medios de transporte urbanos, para ello sería adecuado promover el uso del transporte público, mejorar el existente y ampliar su red. Algunos problemas de difícil solución que afectan la calidad de vida tienen que ver con el sector informal y las mafias que lo controlan: es el caso del transporte público (microbuses) y los vendedores ambulantes.

4.1.2. Su centralismo crónico

Las condiciones históricas son básicas para comprender el desarrollo urbano de la ciudad de México, existen elementos clave que explican su centralismo. Ha sido escenario de tres culturas diferentes y en conflicto continuo, fue México-Tenochtitlan, la Nueva España y hoy es la Ciudad de México. En cada uno de sus momentos históricos la ciudad representó al poder económico y administrativo. En la época prehispánica, su poder llegaba hasta el mar, tenía intercambio comercial con toda la región central; el dominio de los pueblos del altiplano estaba bajo su poder. Durante la colonia la Nueva España fue una de las ciudades más importantes del imperio español, en ella se experimentaron cambios y reformas urbanas que posteriormente se aplicarían en otras ciudades (Moncada 2007)

Desde la época prehispánica la ciudad ha sido núcleo demográfico, económico y político, ha sido centro y sigue siendo centro del sistema de abasto alimentario nacional, por lo que su contacto con el campo es permanente. Es un lugar central de primer orden, pues genera bienes industriales y de servicios que exceden sus propias necesidades, pero se destinan a gran parte del país. (Romero 1998).

Esta ciudad siempre tuvo un papel protagónico, aun cuando las actividades que administraba eran agrícolas, ganaderas o mineras. A partir del surgimiento de la industria, la ciudad ha visto su expansión física más importante. Actualmente es el centro político, económico, demográfico e industrial del país. Un ejemplo lo constituye el abasto alimentario, actualmente los productos de todo el país son llevados a la Central de Abasto de la Ciudad de México (CEDA) donde se comercializa el 30% de la producción hortofrutícola nacional (Romero 1998 y FICEDA 2008). Ahí se fijan los precios y se reabastece a todo el país.



**Imagen 13. LA CIUDAD DEL IMPERIO AZTECA: MEXICO-TENOCHTITLAN
RECONSTRUCCIÓN GRÁFICA. ca. S. XVI**

Fuente: www.latinamericanstudies.org/. Llamada 15 mayo 2008

El crecimiento mayor de la superficie urbana se dio con el surgimiento de la industria y la motorización. La época de industrialización y desarrollo de los medios de comunicación la proyectaron velozmente como metrópolis. A inicios del pasado siglo XX era una localidad de 344 mil habitantes, en 1950 alcanzó una población de 2.9 millones de habitantes e inicia su acelerado proceso de expansión metropolitana que la transforma en 1980 en una megaciudad de trece millones. En el año 2000 la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) tenía ya 18 277 842 (Gutiérrez de Mac Gregor González Sánchez y Zamorano Orozco 2005), y para el año 2005 18 735 millones de habitantes.

Esta asombrosa metamorfosis fue resultado del acelerado crecimiento económico nacional entre 1940-1980, la capital fungió como núcleo principal que concentró la creciente producción industrial y actividades terciarias diversas, atrayendo masivos flujos migratorios que retroalimentaron su crecimiento acelerado. A fines del siglo XIX la Ciudad de México era la número 42 entre las ciudades más grandes del mundo, cien años después se constituye como la segunda después de Tokio.

La Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), aplicada como estrategia de desarrollo predominante en este continente, desde los años cincuenta hasta los ochenta, fue mucho más que una política gubernamental. Poco a poco, ésta se fue convirtiendo en un conjunto perfectamente coherente de conductas, conceptos y prácticas que involucraban a empresas, trabajadores, gobierno, bancos, consumidores, políticos, etc., y gradualmente fue cristalizando en instituciones que se reforzaban mutuamente (Pérez 1996: 20).

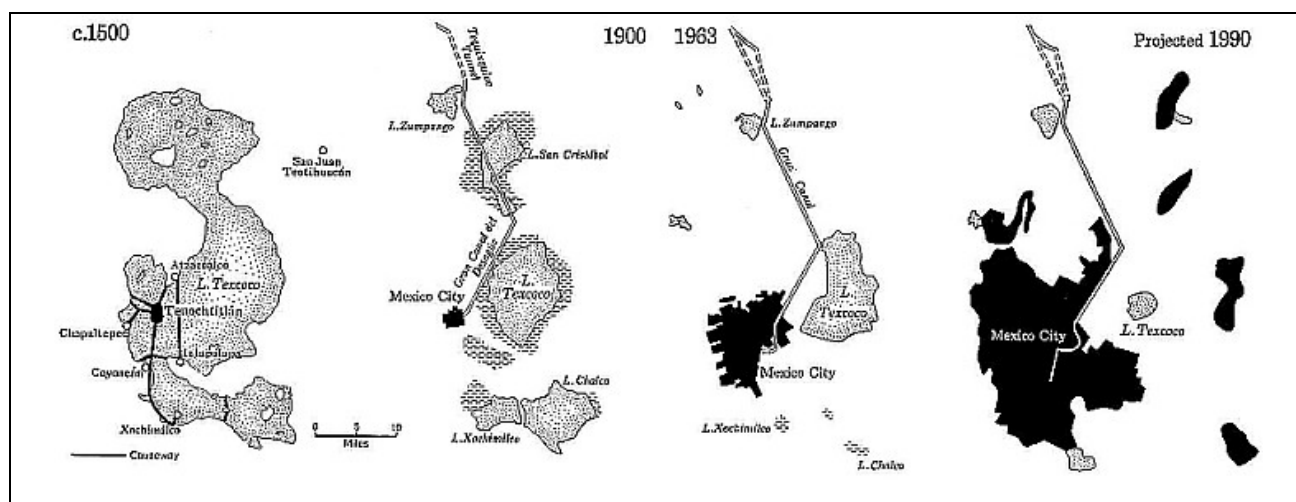
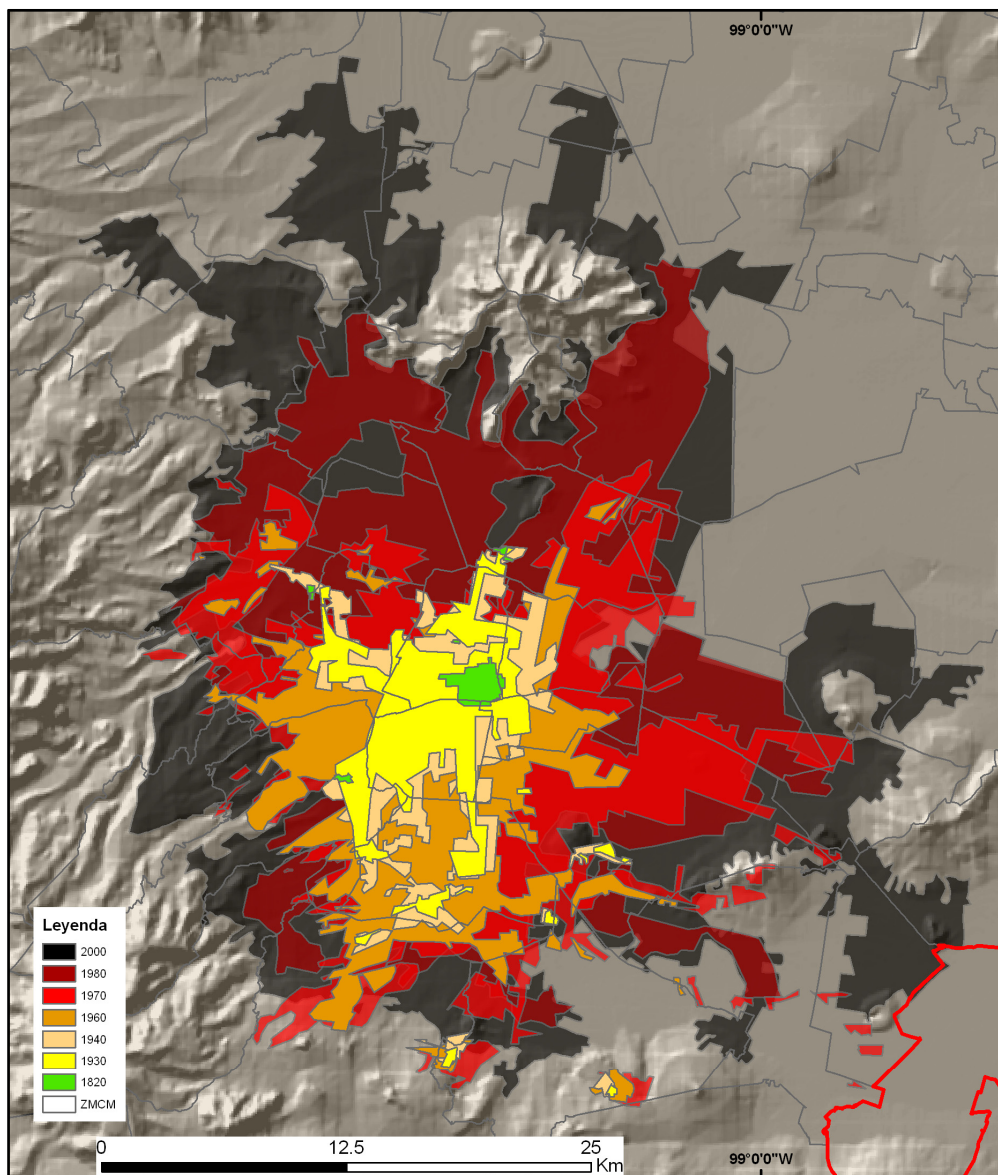


Imagen 14. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y EXPANSIÓN DE LA ACTUAL CIUDAD DE MÉXICO

Fuente: Gierloff-Emden. 1970. Título original: Entwicklung der Stadt Ciudad de México und Rückgang bzw. Trockenfallen des Sees im Hochbecken von Mexiko von 1500 bis 1990 (Gierloff-Emden S.547).
Tomado de internet. 10.05.2008.

La imagen muestra la evolución morfológica de la actual metrópolis, en la primera parte es posible reconocer la zona lacustre original y su cuenca, dentro de la cual fue fundada la gran Tenochtitlán: ciudad de los aztecas. La ciudad colonial en manos de los españoles se caracterizó por el conflicto con el sistema lacustre natural, a partir de entonces se comienza la paulatina desecación de los lagos. En la segunda imagen el corazón administrativo de la ciudad ha “conquistado” la tierra firme

gracias a la construcción de un canal de desagüe. Hasta 1900 la ciudad se expandió poco, pero el siglo XX sería testigo de una expansión “voraz”, especialmente en la segunda mitad, a partir de 1950 y más aún a partir de 1990. En la tercera imagen es evidente la desecación al norte y al sur, así como el avance de la expansión de la ciudad. La última parte muestra la tendencia al crecimiento expansivo actual, las zonas lacustres han desaparecido casi completamente. Las periferias comienzan a alojar islas urbanas ligadas a la metrópolis, en la siguiente fase, el crecimiento urbano se concentra en esta porción periférica, que coincide con áreas montañosas y de los antiguos lagos.



Mapa 4. ETAPAS DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Fuente: Elaboración propia. Anuar Martínez y Azucena Arango. 2010

El centralismo de la ciudad se fortaleció durante el modelo de sustitución de importaciones, el desarrollo de la industria en la Ciudad de México modificó la dinámica urbana y le dio una nueva estructura de poblamiento. En pocas décadas la ciudad se convirtió en Metrópolis; entre 1950 y 1980, la población se cuadruplicó, de 2.9 incrementó a 13 millones de habitantes (Garza 2000). En 1995 se une su área urbana a la de la ciudad de Toluca, Estado de México y se convierte en Megalópolis. A partir de entonces se reconoce la importancia determinante de la denominada Región de Conurbación del Centro o Región Centro (RC), principal subsistema urbano nacional integrado por la ciudades de México, Toluca, Puebla, Cuernavaca, Querétaro y Pachuca, que para 1995 concentraba ya 30.5 millones de habitantes, un 33% de la población nacional y más del 40% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional (Aguilar 2003: 30).

**Cuadro 23. CIUDAD DE MÉXICO.
INDICADORES DE SU EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA 1950-2010**

Año	En el mundo*	Población en miles**	Población ZMCM en miles**	Tasa de crecimiento natural **	Extensión en Km2 ***
1950	17	2 883	2 953+	ND	90.30 (1940)
1960	12	5 012	5 125+	ND	383.85
1970	4	8 769	8 816+	70-80 3.41	682.60+
1980	3	13 010	12 333	80-90 2.01	838.07
1990	3	15 312	15 563	90-95 1.9	1160.92
1995	ND	ND	17 297	95-00 1.5	1 325.76
2000	2	18 022	18 396	90-00 1.7	1 483**** (Berlin 891.82)
2005	2	18 735	ND	ND	ND
2010*	4	19 485	20 533+	ND	1 626.90+

Fuente: Elaboración propia basada en las siguientes fuentes:

*ONU, 2007; ** CONAPO, 2004; *** García de Alba, R. et al,1990; ****, y SCT, 2000 y
+ Covarrubias Gaitán, F., 2000.

A nivel nacional la ciudad concentraba en 1970 el 35% del total del empleo y el 42% del empleo manufacturero, en 1993 la importancia de la industria se redujo y con ello el indicador bajó a 26%. En 1940 el 37% del PIB nacional se generaba en la Ciudad de México, en 1970 se incrementó a 45%, cifra más alta hasta ahora, en 1993 fue del 40%. En cuanto al PIB industrial pasó de 1930 con 27% al 40% en 1950, teniendo el más alto en 1970 con 48%, para 1998 se redujo notablemente a 29% dando lugar a una diversificación de actividades económicas a partir del auge del comercio y los servicios especializados. La ciudad ha concentrado las actividades generadoras de riqueza a nivel nacional y ello ha condicionado su expansión urbana de las últimas décadas y su conformación como megalópolis.

4.1.3. El fenómeno metropolitano, antesala de la megalópolis

En los siguientes apartados se describe la evolución urbana de la metrópolis. Los procesos que generan su crecimiento se han modificado en los últimos años y han surgido expresiones territoriales inéditas, el modelo centralizado de las primeras etapas enfrentó a una reestructuración en los últimos 50 años al tiempo de una integración a la economía mundial. La ciudad se expandió y se vació simultáneamente, sigue creciendo pero ya no en su totalidad, mayormente lo hace en su “orilla sin fin”, a este fenómeno se le conoce como reversión de la polaridad.

Se denomina zona metropolitana a una etapa del desarrollo urbano cuando la ciudad crece más allá de sus límites administrativos. En el caso de la Ciudad de México el proceso comenzó en la década de 1950 y se consolidó en 1970, para entonces la ZMCM cubría quince delegaciones y ocho municipios del Estado de México, a partir de entonces su extensión se ha delimitado según el avance del frente urbano y la integración funcional de localidades aledañas.

La evolución de la ZMCM ha llamado la atención de los especialistas del territorio. A nivel gubernamental y académico se han publicado diversas obras al respecto. Una de las discusiones más importantes gira en torno a su dimensión y forma de expansión, especialmente su veloz crecimiento en la última mitad del siglo XX. El “derrame” de la ciudad sobre dos distintas unidades políticas es causa de desigualdades estructurales y conflictos como los precios del suelo, la invasión de reservas y zonas no aptas para la urbanización, el abastecimiento de servicios, las tarifas de transporte; la diferenciación de los salarios, etcétera.

Algunos autores consideran que su expansión sigue una estructura de círculos concéntricos. Según cifras oficiales, en 1980 se agregaron a la mancha urbana catorce nuevos municipios y casi un millón de habitantes; en 1990, diez nuevos municipios con alrededor de medio millón de habitantes y en el 2000, nueve municipios más incluyeron 650 mil habitantes (Aguilar 2002: 17). Las tasas de crecimiento de la zona conurbada son impresionantes: en 1980 el promedio anual fue 4.2%, en 1990 3.0% y en el 2005 todavía de 1.3. (GDF 2007: 14). La población de la ZMCM en 2005 suma 10.5 millones de habitantes del Distrito Federal (DF) más 8.7 millones repartidos en 59 municipios conurbados (GDF 2007). La superficie actual de la zona metropolitana es de 741 mil hectáreas (SETRAVI 2006), sus municipios conurbados concentran el 90.7% de la población urbana total (Sobrino 2004: 472).

En el mapa cinco es posible visualizar la evolución de la ciudad en el tiempo a partir de la “invasión” de la mancha urbana sobre la periferia. Desde 1940 la ciudad creció fuera de lo común y fue la antesala de su expansión desmesurada en las siguientes décadas. El mayor crecimiento se genera entre 1970 y 1990, después la tendencia se redujo. El crecimiento de la ciudad se ha desarrollado en círculos a partir de la ciudad original. En la imagen 15, se aprecia el relieve que circunda la ciudad y que ha sido la barrera que frenó su avance al sur y poniente. Éstas áreas no son aptas para la urbanización. Las planicies donde antaño existían los lagos han sido las áreas de mayor ocupación metropolitana, hacia el sureste y norte de la ciudad.

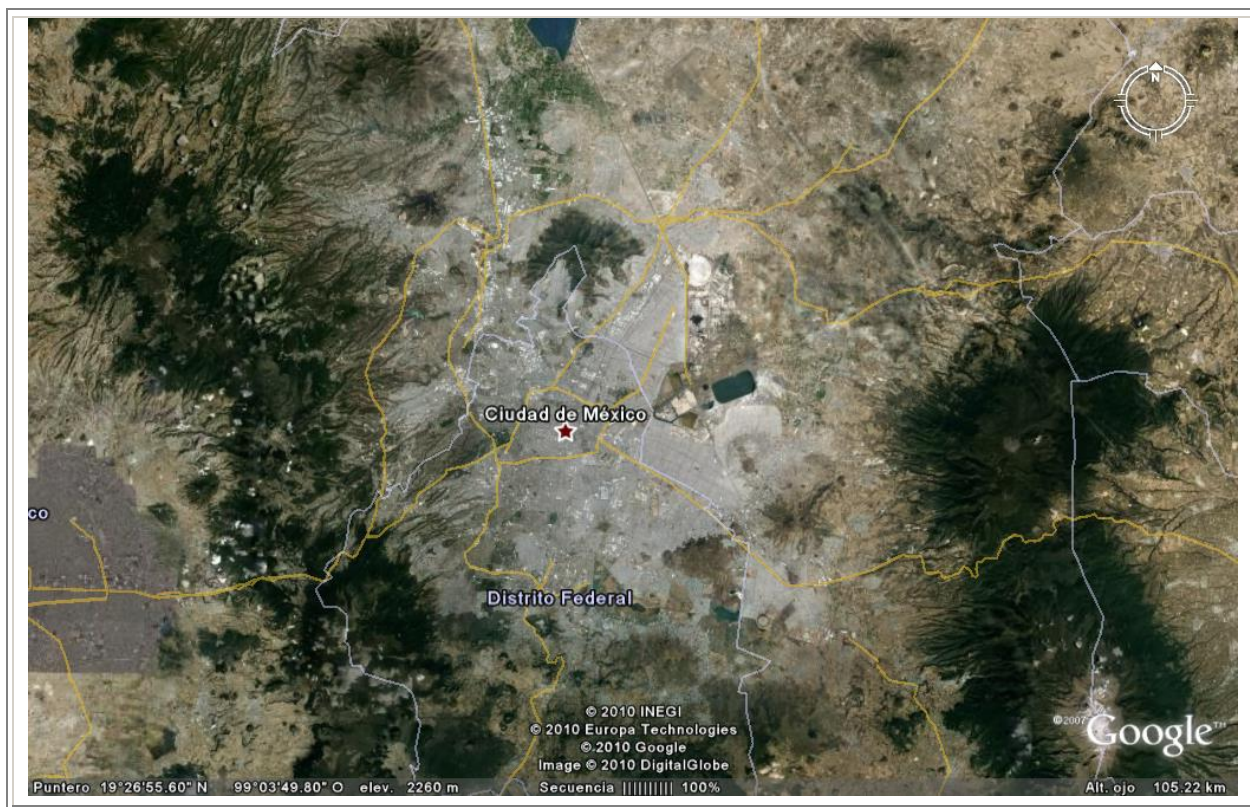


Imagen 15. IMAGEN DE SATÉLITE DE LA ACTUAL CIUDAD DE MÉXICO

Fuente: Google Earth 2010. Coordenadas: Lat. 19°26'55.60'' N; Long. 99°03'49.80'' O.

Los dos anillos interiores presentan una urbanización compacta en comparación con los anillos posteriores, esta zona concentra infraestructura y equipamiento urbanos con mejores condiciones, su crecimiento controlado permitió un desarrollo urbano equilibrado. Es evidente la importancia de las vías de acceso para los asentamientos de periferia, la población que llegó del campo a poblar la periferia buscó acceder a la ciudad para asegurar un empleo urbano.

De acuerdo con Gustavo Garza, la metrópolis presenta cuatro etapas importantes de su desarrollo urbano reciente:

1900-1930: centro era lo más dinámico

1930-1950: crecimiento elevado en las delegaciones externas

1950: se forma como metrópolis, rebasa los límites del DF

1980: se vuelve megalópolis, se traslapa con la zona urbana de Toluca; etapa de reversión de la polaridad (Garza 1987), lo que significa que el centro se vacía y la población emigra a la periferia.

A partir de la década de 1980 la tendencia de fuerte crecimiento de la ciudad por inmigración se frena y comienza una nueva etapa expansiva donde los movimientos de migración se dirigen a la periferia; desde entonces el Distrito Federal no crece, sólo su zona conurbada, en 1980 la tasa promedio anual fue de 4.2%, 3% en 1990 y 1,3% en el periodo 2000-2005. Durante este periodo algunos municipios metropolitanos crecieron hasta seis veces más que la metrópolis (Aguilar 2002: 12).

La ciudad central se convirtió en expulsora de población por diversos motivos. En 1985 un fuerte sismo evidenció los riesgos de vivir en la metrópolis y motivó la emigración cada vez mayor al interior del país. Por otro lado la inestabilidad económica redujo la producción manufacturera, se estimuló el crecimiento de las ciudades medias y comenzaron a operar convenios económicos con Estados Unidos de Norteamérica, por lo que mucha industria se fue de la ciudad hacia las fronteras y ciudades menores. Todo esto orilló a la población a ocupar otras áreas urbanas o bien la periferia de la Ciudad de México (Aguilar 2002). En los últimos 30 años la ciudad de México presenta una tendencia centrífuga que distribuye la población en una periferia expandida aun cuando su crecimiento demográfico absoluto se frena. Su constante expansión urbana incorpora territorios cada vez más lejanos e inaccesibles. De esta forma, la ciudad pasa de un primer modelo de crecimiento concentrado uno actual, expandido, las consecuencias territoriales son fundamentales para esta investigación.

4.1.4. Intentos por definir la metrópolis

La importancia de la ciudad va más allá de su mancha urbana; debido a las transformaciones de los medios de comunicación y transporte y de los procesos productivos, las distancias se relativizan. Tanto por su crecimiento, como por la concentración de actividades y capital, la ciudad comenzó a ejercer influencia y a estructurar territorios cada vez más lejanos, de esta forma surgió el concepto de zona metropolitana para definir su nueva etapa urbana. Los esfuerzos por estudiar el tema son variados y constituyeron el objeto de estudio de numerosas investigaciones sobre la ciudad. Por falta de espacio es imposible mencionar la totalidad de investigaciones que delimitaron la ZMCM, se han seleccionado los que consideran la estructura urbana y la interacción entre ciudad central y periferia.

Las cifras oficiales no registran el crecimiento de la ciudad como entidad completa, la fragmentación territorial de sus componentes territoriales dificulta la tarea. Para delimitar la ZMCM se usan métodos de análisis multivariado a partir de cifras del empleo urbano, densidad de población, tamaño de la localidad, producción manufacturera, distancia al centro y tasa de crecimiento demográfico, entre otros.

Uno de los primeros intentos por definir ZMCM fue publicado en 1976 por Luis Unikel. Su delimitación incluye las quince delegaciones del DF y ocho municipios del vecino Estado de México que presentan elementos de carácter urbano. (Unikel 1978). En 1986 María Eugenia Negrete y Héctor Salazar definieron 26 zonas metropolitanas en todo el país con base en la metodología de Unikel (CONAPO 2004); por su parte Jaime Sobrino (1990) registró gráficamente la continuidad de las áreas urbanas combinando con indicadores estadísticos. A través de componentes principales con cifras de tasa de crecimiento demográfico, tasa de urbanización, PIB de la industria manufacturera municipal y disposición de agua potable.

Para 1993 el mismo autor realizó una delimitación bajo criterios movilidad cotidiana de la población (Sobrino 2003). Considera el carácter urbano, los viajes intermunicipales por trabajo, la dinámica demográfica y el desarrollo económico. Los datos utilizados se encuentran a nivel

municipal en el Censo de Población y Vivienda del 2000 realizado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

A nivel oficial instituciones como el INEGI en el 2000, el Consejo Nacional de Población (CONAPO) en 1995 y 2003, y la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) a través de los programas nacionales de desarrollo urbano sexenal, han realizado estudios detallados al respecto. CONAPO elaboró en el 2004 un documento crucial por la información que contiene; incluye la delimitación de las principales zonas metropolitanas de México según criterios de integración funcional relacionados con los desplazamientos de la población ocupada entre municipios de residencia y de trabajo. En el documento se menciona el concepto de zona metropolitana.

...conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica; en esta definición se incluye además a aquellos municipios que por sus características particulares son relevantes para la planeación y política urbanas (CONAPO 2004: 17).

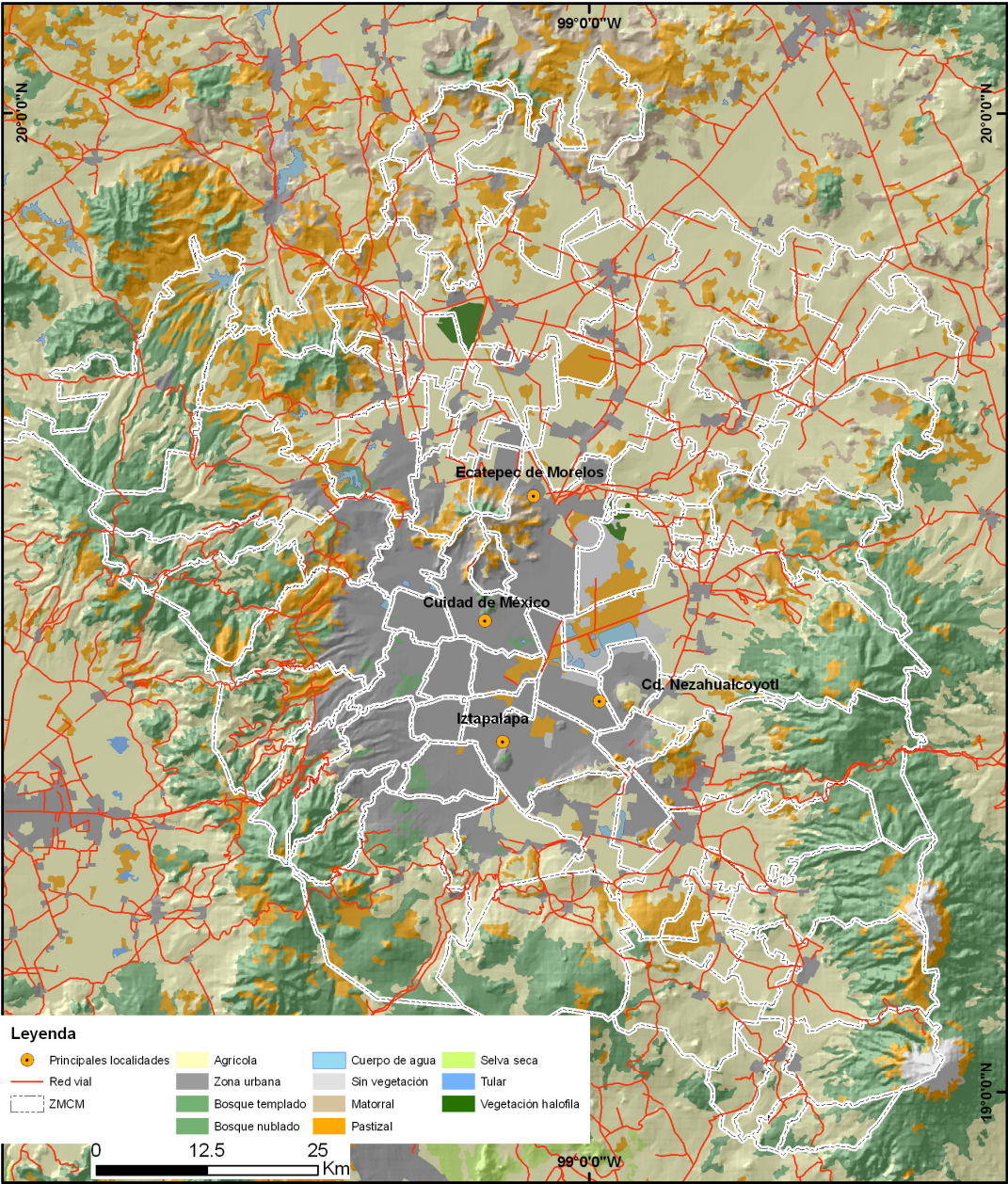
Las delimitaciones de Sobrino y CONAPO son de particular interés para esta investigación porque usan criterios de movilidad cotidiana. CONAPO se basó en un análisis multivariado. Básicamente reconoce dos tipos de municipios, los *centrales*, que coinciden con la ciudad original y alrededor de la cual crece la zona metropolitana en círculos concéntricos; los *exteriores* son contiguos a los anteriores, de carácter predominantemente urbano aunque sus localidades no estén conurbanas. La integración funcional se presenta cuando:

- la localidad principal esta a 10 Km. por carretera pavimentada de doble carril de la localidad que dio origen a la conurbación
- al menos 15 % de su población ocupada trabaja en municipios centrales de la zona metropolitana
- el porcentaje de población económicamente activa en actividades industriales, comerciales y de servicios es mayor o igual a 75 %
- la densidad media urbana es de 20 habitantes por Ha. (CONAPO 2004: 18)
- son estratégicos por su importancia para la planeación de la ZM a corto plazo

De acuerdo con CONAPO, la ZMVM es otra forma de llamar al conglomerado de la Ciudad de México, incluye al DF con sus 16 Delegaciones, y algunos municipios de Hidalgo y México: 75 en total, 51 centrales, seis exteriores por su distancia, integración funcional y carácter urbano y 18 por su importancia para la planeación y política urbana.

Jaime Sobrino (2003) analiza los municipios metropolitanos de acuerdo a indicadores *básicos*: su carácter urbano y los viajes intermunicipales por motivos de trabajo y otros indicadores *complementarios*: dinámica demográfica e importancia económica de los municipios. Otros factores son los patrones de movimiento de la población ocupada entre la ciudad central y la periferia de cada zona metropolitana, construye una *medida de centralidad* para conocer el tipo de estructura

ocupacional y dos indicadores de modalidad para conocer el patrón intermetropolitano de viajes por motivo de trabajo.



Mapa 5. ÁREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Fuente: Anuar Martínez y Azucena Arango 2010. Elaboración propia

4.1.5. Metrópolis fragmentada: ciudad central y periferia conurbada

Debido a su ubicación sobre dos entidades políticas diferentes, la Ciudad de México se encuentra fragmentada. La diferencia del grado de consolidación urbana de la ciudad central y de los municipios conurbados es una fuente inagotable de conflictos. La desigualdad se presenta en la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos como el transporte y vialidades, el mantenimiento y pavimentación de calles, alumbrado público, escuelas, hospitales, abasto y áreas de recreación, entre otros ejemplos. A nivel económico el Distrito Federal concentra los empleos bien remunerados y se da un gran vacío en la periferia conurbada.

El acceso a la vivienda merece una mención aparte por ser el tema central de este trabajo. La dotación de vivienda ha sido uno de sus problemas principales y es causante de la mayor expansión de la ciudad. El encarecimiento del suelo central restringe el acceso a una vivienda a las zonas más lejanas de la periferia urbana, donde se asienta la mayor parte de la población urbana.

Actualmente, el gobierno ha entregado el control de la dotación de vivienda al sector privado. Los inversores han tomado el control de los procesos de urbanización en la periferia de las ciudades latinoamericana mediante la construcción de complejos de vivienda de gran dimensión. La estrategia se basa en la compra de terrenos rurales lejanos a bajo precio donde construyen conjuntos de miles de viviendas de baja calidad, de esta forma capturan la demanda de la población con mayor necesidad: las familias jóvenes de recursos limitados. En ésta metrópolis entre mas lejos se viva del centro, peores son las condiciones de vida, la accesibilidad se dificulta, no existen servicios urbanos y no hay empleo. Como consecuencia de este nuevo modo de urbanización periférica, se han masificado los movimientos pendulares, lo que ocasiona el deterioro de la calidad de vida para la mayoría de los habitantes en la ciudad.

En el Estado de México se han asentado, en un periodo muy corto de tiempo, miles de habitantes nuevos bajo condiciones urbanas inadecuadas; los amplios asentamientos demandan inversión de los gobiernos locales, de carácter rural que no cuentan con recursos suficientes. Los problemas como manejo de basura, la contaminación del agua y el suelo, la inseguridad, la saturación de servicios e infraestructura ocasionan serios conflictos a los municipios conurbados que enfrentan un fenómeno de dimensiones ajenas a su escala.

Es urgente una visión metropolitana de los procesos de urbanización en la Ciudad de México para lograr una gestión integral a través de organismos que sumen las acciones de los gobiernos y actores implicados en ello. Solo así será posible un mejor funcionamiento que compense la desigualdad social generada por el centralismo causante de problemas estructurales:

La gestión de las zonas metropolitanas implica la concurrencia de dos o más gobiernos municipales...la falta de acuerdos en la atención de los problemas de las metrópolis, las diferencias en la normatividad urbana, las disposiciones administrativas contrapuestas y la ausencia de mecanismo eficaces de coordinación intersectorial e intergubernamental, representan serios obstáculos para el adecuado funcionamiento y desarrollo de las metrópolis, particularmente en lo que se refiere a la planeación y regulación de su crecimiento físico, la provisión de servicios públicos y el cuidado de su entorno ambiental (CONAPO 2004: 9).

En 1995 se formó la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (COMETAH) a través de un convenio entre los gobiernos del Distrito Federal, el Estado de México y la Secretaría de Desarrollo Social. El objetivo de la COMETAH era proponer instrumentos de planeación urbana que permitieran “conducir” las tendencias que ya en esa década parecían incontrolables. El primer resultado de este esfuerzo común fue el diagnóstico urbano contenido en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM), documento de gran valor que lamentablemente ha quedado rebasado por los procesos que se dieron en las siguientes décadas. Es improrrogable la creación de un órgano de gobierno metropolitano que permita enfrentar los problemas conjuntos y se esfuerce por aminorar las desigualdades. Es urgente invertir en infraestructura urbana para los municipios conurbados. Los esfuerzos concretos aún están por verse.

4.2. Movilidad en la ciudad de México.

El sistema de transporte y vialidad apoya los recorridos dentro del área metropolitana de la Ciudad de México, sus condiciones varían de acuerdo a la etapa de crecimiento de la ciudad en que fueron construidos y su ubicación, la infraestructura es mejor en áreas centrales dentro del Distrito Federal, en contraste con la de los municipios conurbados donde se asienta la mayoría de la población. La movilidad cotidiana es un fenómeno mundial, si las condiciones materiales locales son deficientes, los recorridos se vuelven incómodos y afectan la calidad vida de la población. Los registros estadísticos de la movilidad cotidiana en la Ciudad de México son escasos y esporádicos, es difícil analizar la evolución del fenómeno y hacer estudios al respecto. A nivel de discurso político la movilidad intermetropolitana es prácticamente inexistente. Si bien se han realizado numerosas obras viales que han transformado a la ciudad y mejoran en parte su circulación, sólo privilegian la circulación de autos particulares, el transporte público ha tenido una mejora mínima en relación con el número de usuarios. Estas mejoras se concentran en el Distrito Federal y no alcanzan a los municipios conurbados del Estado de México, donde uno de los mayores problemas es el transporte y las vialidades.

4.2.1. Movilidad en la Ciudad de México

Ante la dimensión de la ciudad, la movilidad es un tema estratégico para su funcionamiento. Lo que define a una metrópolis es la integración de un vasto territorio a través intercambios constantes de población, capital e información. Los flujos intrametropolitanos están sustentados en una red, según sus condiciones, el funcionamiento de la ciudad será eficiente o caótico y se verá proyectado en la calidad de vida de sus habitantes. Las deficiencias se reflejan en embotellamientos, largas jornadas de traslado, población trabajadora con desgaste físico, entregas a destiempo de bienes de consumo, contaminación del aire, accidentes de tránsito, etcétera.

El desarrollo urbano de las últimas décadas ha condicionado la actual crisis de movilidad en la Ciudad de México. El modelo de su crecimiento a partir de círculos concéntricos polarizó las actividades económicas y expulsó la población, creando una marginación espacial. La periferia urbana se caracteriza por su densidad habitacional y su lejanía al centro, donde están los mejores

medios de transporte y vialidades. La concentración de actividades y capital dan como resultado que los centros de trabajo estén alejados de los sitios de vivienda.

El transporte puede ser de carácter masivo o particular. Dentro de los medios masivos, el más popular por su eficacia para las grandes ciudades ha sido el Metro. Circula sobre rieles subterráneos o aéreos y evita el tráfico de superficie. Otros medios masivos son: tranvías, trolebuses (eléctricos) o autobuses que circulan en superficie y por lo general en carril preferente. La eficiencia de estos medios se refleja en el número de pasajeros y el tiempo de recorrido. El transporte urbano metropolitano es un tema difícil para países donde las distintas etapas tecnológicas han quedado desfasadas durante su desarrollo urbano (Delgado et al. 2003: 50). La creciente demanda de transporte no se puede atender de inmediato y con escasos recursos, el transporte y las vialidades no “crecen” al ritmo de la población. Como consecuencia la metrópolis tiene una limitada red de transporte masivo que no corresponde a la mancha urbana total (imagen 16).

Dentro de las primeras etapas de desarrollo urbano, cuando la mancha urbana no había sobrepasado los límites del Distrito Federal, la inversión del gobierno local en transporte público fue decisiva. La necesidad de traslado desde las zonas de vivienda en una primera periferia fue resuelta por la red del Metro. En las etapas posteriores, el área periférica habitacional concentró población en áreas cada vez más externas. La concesión del transporte a empresas privadas (microbuses y combis) fue la solución a la demanda de una población creciente; con el tiempo estas empresas se apoderaron de las calles de la ciudad. Hoy en día, los microbuses se han vuelto una mafia incontrolable y uno de los mayores problemas metropolitanos, por la anarquía con que operan, este medio de transporte satura las vías de comunicación y causa tráfico innecesario en la basta red donde circula.

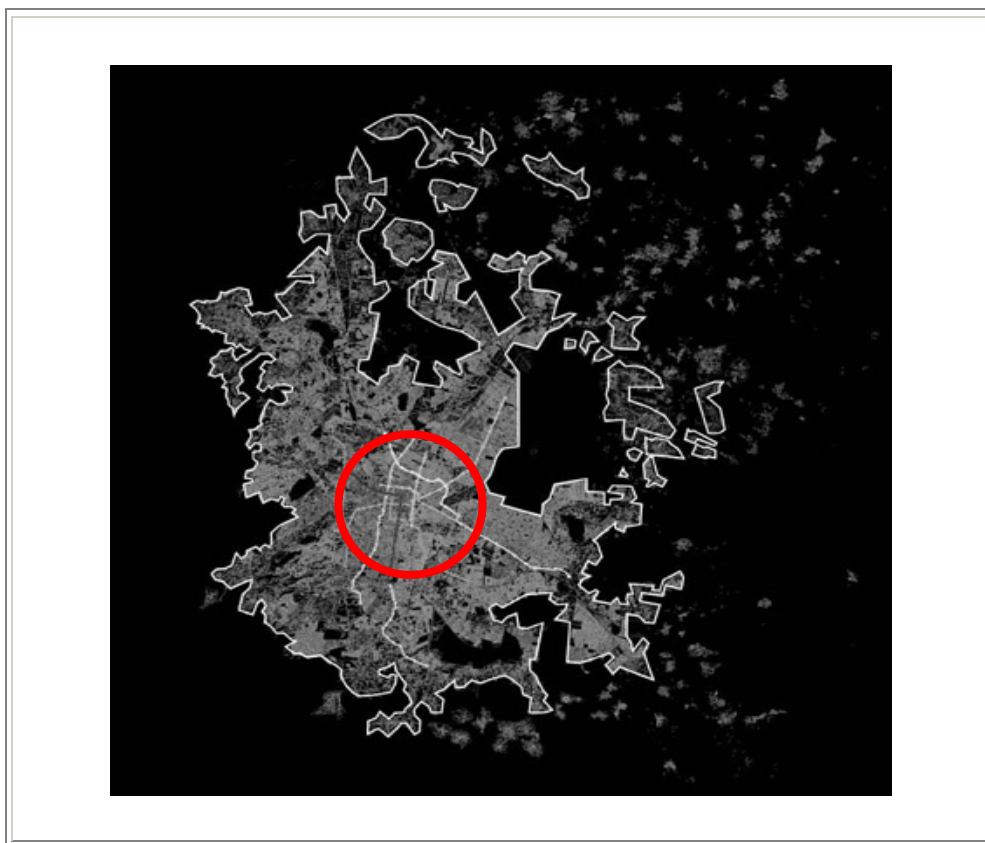
En las últimas décadas el transporte privado, representado por el automóvil particular, se ha vuelto uno de los más privilegiados por la política y ha ocupado las superficies pavimentadas tanto para su circulación como para su resguardo (estacionamiento). La política de la Ciudad de México promueve el transporte individual provocando con ello el deterioro de la movilidad por el número creciente de vehículos en circulación y la marginación de una buena parte de la población que no puede adquirirlo.

El segundo elemento que condiciona la movilidad urbana es el sistema de vialidades. Existen vialidades primarias, vías de acceso controlado, ejes viales, arterias principales y vialidades secundarias, y por último calles comunes. La red vial corresponde a la estructura interna de la metrópolis y se va desarrollando a la par. La circulación, velocidad y tiempos de recorrido deben presentar un margen de eficiencia para que el conjunto urbano funcione. En la Ciudad de México la red vial solo se ha desarrollado dentro del Distrito Federal, en los municipios conurbados, el relieve y la veloz ocupación del espacio no permitió desarrollar al mismo ritmo la red de carreteras y calles, los accesos a la ciudad desde la periferia se saturan rápidamente.

4.2.2. Movilidad fragmentada: Distrito Federal y municipios conurbados

La superficie de la Ciudad de México es de 741 mil hectáreas (SETRAVI 2006), la mitad de la mancha urbana se derrama sobre el Estado de México, que concentra el 90.7% de la población en 59 municipios (Sobrino 2004: 472). No obstante, el Distrito Federal concentra la infraestructura vial

y de transporte más eficiente y los mejores servicios (imagen16) (Delgado et al. 2003: 54). Esto genera conflictos crecientes de tráfico y atascos, especialmente en la periferia. Las masas de población se trasladan cada día desde la periferia, donde viven, a la ciudad central, donde laboran, gran parte del tiempo de viaje se ocupa en “acceder” a vialidades y transporte eficientes.



**Imagen 16. MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Y RED DEL METRO**

Fuente: Elaboración propia. Imagen obtenida de www.fdu.com.mx.
Llamada el 20 de mayo de 2008

La expansión de la ciudad sobre otra entidad federativa complica las posibilidades de planeación metropolitana. La periferia urbana, se pobló densamente en pocas décadas sobre un territorio sin posibilidad de respuesta. La ciudad se fragmenta, por un lado, la ciudad central se vacía de habitantes, se consolidan sus servicios y equipamiento urbanos y por otro lado, los municipios conurbados reciben masas población que generan un caos urbano difícil de atender por gobiernos locales rurales. El Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM) realizado por instancias oficiales en 1997 es un valioso documento que diagnosticó los problemas de la conurbación y su veloz expansión urbana. El diagnóstico sobre el transporte es uno de los temas importantes:

...el estado actual de los ordenamientos que regulan la actividad pública en materia de transporte de pasajeros en el área metropolitana no garantiza la prestación del servicio público de forma eficaz... La normatividad de las diversas instancias administrativas con competencia en el sector, impide la coordinación eficiente de sus acciones... las dependencias ejecutivas de vialidad y transporte, tanto del

Distrito Federal como del Estado de México se encuentran inmersas en la solución de problemas operativos y de corto plazo (POZMVM 1996: 104).

Hasta hace pocos años, la movilidad fue un tema ignorado por la política y ausente en la agenda urbana, actualmente la saturación de las vías de comunicación, de los medios de transporte y la ineficiencia generalizada de la circulación metropolitana ha llamado la atención y comienza a atenderse con proyectos a corto y mediano plazo. La coordinación metropolitana que integra los gobiernos de ambas entidades, es una institución de reciente creación que da sus primeros pasos, pero que lamentablemente se encuentra lejos de tener un impacto verdadero en la gestión urbana.

La red de transporte ejemplifica la fragmentación de la metrópolis, su evolución urbana ha condicionado un fuerte rezago en la dotación de infraestructura a municipios conurbados, por lo que la movilidad se vuelve otro elemento más de marginación. La desigualdad urbana que impregna la movilidad afecta el funcionamiento de la metrópolis. La saturación de las vías de comunicación, el deterioro del transporte colectivo, el avance de la economía informal y la anarquía de los microbuses ocasionan un caos generalizado. Un mejor funcionamiento metropolitano tiene que estar relacionado con una planeación atinada y la voluntad real de mejorar las condiciones de vida en la ciudad. No se puede postergar la coordinación metropolitana con el gobierno del Estado de México. El Distrito Federal debe integrar sus esfuerzos con el vecino estado para alcanzar mejoras reales que representen a la Ciudad de México en su totalidad.

4.2.3. Transporte y vialidad en la Ciudad de México

La movilidad de la metrópolis se sustenta en tres medios de transporte: transporte público (metro, trolebús, metrobús, etcétera) coordinado por el gobierno local; transporte público concesionado a empresas privadas (microbuses, taxis); y transporte privado (automóvil) (imagen 17).

Bajo la coordinación del gobierno del Distrito Federal existen: Metro subterráneo y aéreo, Autobuses, Trolebuses, Tren Ligero y recientemente el Metrobús (ver imagen 17). Una parte importante es el transporte público concesionado. Los microbuses atendieron la demanda de transporte en zonas nuevas y de difícil acceso en los municipios conurbados. Estas “empresas de transporte colectivo” surgieron en la informalidad y se han convertido en uno de los principales medios de transporte, pero también uno de los principales problemas. Los microbuses ocasionan tráfico y embotellamientos por la falta de paradas controladas. Cubren el 54.6% de la demanda, mientras que el transporte público sólo atiende al 20.6% de la población. (DDF 1997: 69), el resto corresponde al transporte privado individual (automóviles).










TRANSPORTE PÚBLICO		TRANSPORTE PRIVADO
Metro	Autobús RTP	Taxi
<p>Para ver esta película, debe disponer de QuickTime™ y de un descompresor .</p>		
Trolebús	Metrobús	Microbús
		
Tren Suburbano	Tren Ligero	Combis y Autobuses Municipios conurbados
		
<p>NOTA. Aparentemente el transporte público que coordina el gobierno de la ciudad es variado, sin embargo su cobertura real no abarca las áreas de población de mayor demanda. Estos medios de transporte sólo circulan en un radio estrecho dentro del circuito interior. A la derecha vemos el tipo de transporte que atiende la demanda del 90% de la población urbana. Diariamente el metro transporta sólo el 20% de pasajeros (4.5 millones) mientras que los microbuses el 54% (casi 12 millones). El 10% de la población se traslada en autos particulares. (GDF 2007: 69).</p>		Automóvil
		

Imagen 17. MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO

**Cuadro 24. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Nombre oficial	Longitud de la red en Km.	Unidades en circulación	Pasajeros por día
Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC)	202	11 líneas (202 Km.) 175 estaciones, 302 trenes	4.2 millones
Tren Suburbano Buenavista (2006)	27	5 estaciones, 7 trenes	300 mil
Red de transporte público de pasajeros (RTP)	250 mil Km. de recorrido diario	100 rutas 1400 camiones	750 mil
Servicio de Transportes Eléctricos (STE)	453.11	11 líneas 344 trolebuses	ND
Tren ligero	13	15	ND
Metrobús ⁶	19.7	98	260 mil
Empresas concesionarias de Transporte	97 rutas (3 mil Km.) 30 000 unidades	9 empresas, 106 organizaciones	1.2 millones
Taxi (libres y de sitio)	ND	10 110 unidades	1.1 millones
ESTADO DE MÉXICO	En los municipios conurbados hay dos líneas del metro que conectan con los corredores norte y oriente. El resto es transporte concesionado, el peor servicio de la ciudad, aunque atiende a la mayor parte de su población. Los datos presentados son de 1996, no se encontraron registros recientes.		
Combis y microbuses	ND	40 mil	ND
Autobuses suburbanos	ND	4000	ND

Fuente: SETRAVI. Programa Integral de Transporte y vialidad 2001-2006
<http://www.ste.df.gob.mx/>. Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal

Durante la década de 1990 la planeación del transporte y vialidad en el Distrito Federal se vio favorecida del auge económico e industrial. En este periodo se desarrollaron las mayores obras: las ampliaciones del metro, la introducción de autobuses urbanos Ruta 100 y la construcción de ejes viales y vialidades primarias (periférico y viaducto). La construcción del Metro merece una mención aparte pues constituye hasta ahora el mayor esfuerzo de planeación dirigida a la movilidad urbana. En tan sólo 25 años se construyó una red con 9 líneas (178 Km.). Las ampliaciones y nuevas líneas en la década de 1980 se basaron en la encuesta *Origen-Destino de los viajes de los Residentes* (Quiroz 2007: 6) (cuadro 25).

Cuadro 25. RED DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO. CIUDAD DE MÉXICO

		Evolución de la red			
		Año	Long. Km.	Líneas	Estaciones
		1969	42.4.	1, 2, 3	48
		1982	79.5	3, 4, 5	80
		1985	35.2	1, 2, 3, 6, 7	105
		1987	85.7	6, 7, 9	20
		1994	37.1	A, 8	29
		2000	23.7	B	21
		2008	27	Sistema 1	7

Fuente: <http://www.metro.df.gob.mx/> y <http://www.fsuburbanos.com/> Llamadas el 30 de agosto de 2008

Por otro lado, el transporte privado (autos, camionetas, motocicletas) ha ganado terreno en los últimos años. Existen alrededor de 4 millones de vehículos (GDF 2006). La falta de inversión en el sistema de transporte colectivo ha ido a la par de la promoción del uso del automóvil. La mejora en la vialidad metropolitana en años recientes permitió mayor movilidad individual dejando atrás al transporte público en cuanto a tiempos de traslado. En poco tiempo el número de vehículos se multiplicó y las vías se fueron saturando. El gobierno impulsó la industria automotriz, promovió el acceso a créditos, entretanto la inseguridad creciente ha hecho del vehículo un medio de protección, además de ser el símbolo de estatus por excelencia en la población mexicana.

Las tendencias de la movilidad en la Ciudad de México indican una reducción en el número de usuarios del metro como transporte, aún cuando el kilometraje de líneas ha incrementado, esto refleja el uso cada vez mayor del automóvil, el deterioro del transporte público y el predominio del transporte público concesionado. Las políticas de transporte de las últimas décadas han propiciado el incremento cada vez mayor de transporte concesionado de superficie: 56 por ciento en 1986 y 70 por ciento para el año 2000... “A partir de la década de los ochenta se sustituyó el transporte público de autobuses de mediana capacidad por microbuses y combis de mediana y baja capacidad justo en el momento en que la demanda se elevó” (GDF 2007).

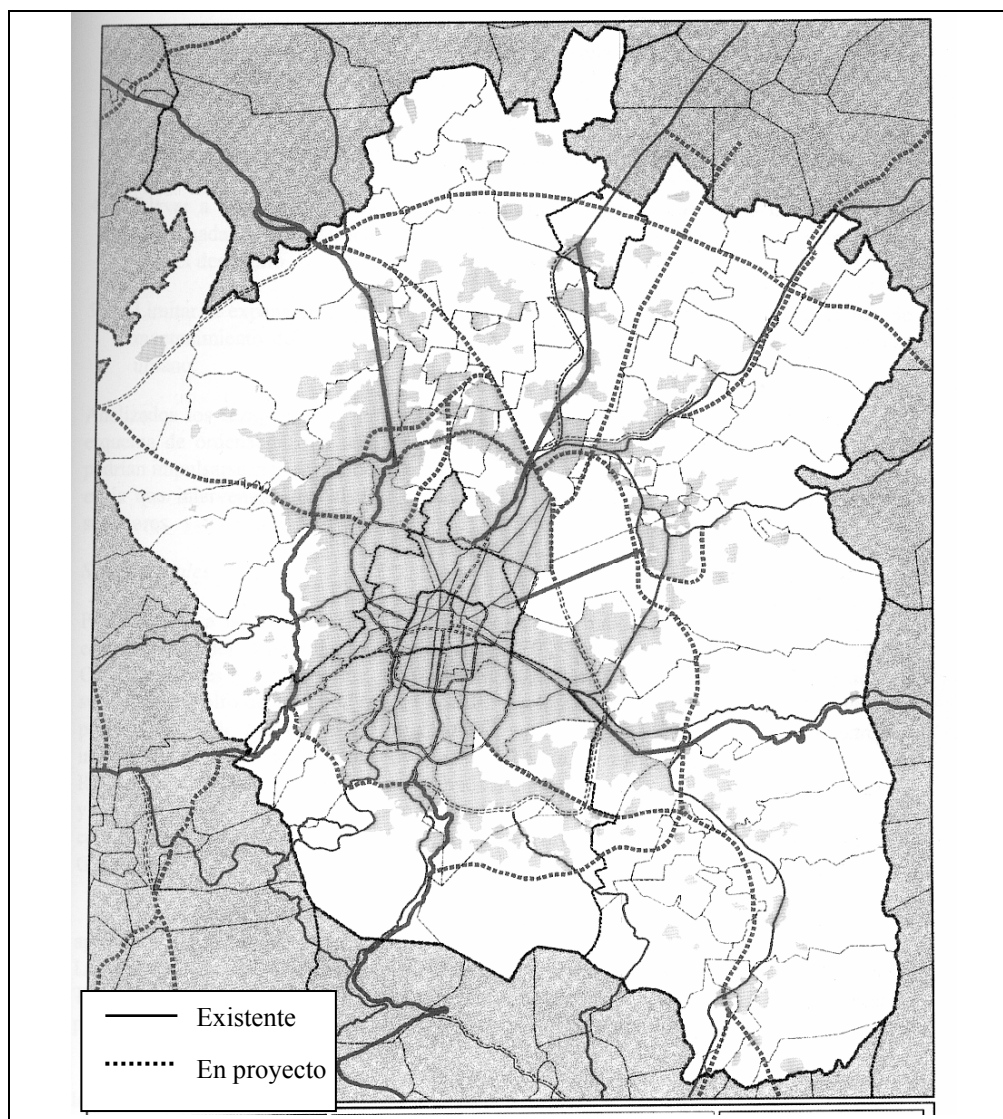
En el Estado de México no existe un registro confiable del transporte, sus condiciones difieren radicalmente de las del Distrito Federal. En los municipios conurbados sólo existe transporte concesionado y tres líneas del metro que parten del centro, una parte considerable de la población se transporta en automóvil, de acuerdo a lo que se observa en las vías de acceso a la ciudad. Según el registro del Plan Rector del Transporte del Estado de México en 1996 existían en la zona conurbada 44 mil unidades de transporte correspondientes a 172 organizaciones y 94 empresas de transporte concesionado. Menos del 10% eran autobuses, principalmente se trataba de combis y microbuses (POZMVM 2006).

La situación de las vialidades es similar a la del transporte. En el Distrito Federal la red vial tiene 10,200 Km. (SETRAVI. 2001). Las mejores vialidades se ubican en la ciudad central y queda desatendida la demanda de los usuarios que provienen de la periferia y que tienen que acceder a las fuentes de empleo ubicadas en el centro. La separación territorial y política de la ciudad impide que las mejoras de infraestructura vial se amplíen a toda el área urbana.

La red vial refleja el crecimiento de la ciudad “cada trozo de ciudad creció por su lado y sin planeación, hasta que un buen día una calle se encuentra con otra que ya tenía nombre y le sigue” (Delgado 2003: 60), la conurbación de pueblos vecinos y el crecimiento de pequeñas ciudades dio lugar a un crecimiento de rompecabezas que no permite una continuidad urbana.

La formación de la Ciudad de México como entidad conurbada ha sido una limitante para los registros estadísticos. A nivel oficial solo se cuenta con datos de vialidades para el Distrito Federal, la parte de la ciudad sobre el Estado de México está registrada a nivel municipal, con lo que se pierde la dimensión metropolitana. Sin estos datos básicos no se puede saber la carga de las vialidades en la periferia urbana, información fundamental para la planeación metropolitana.

En el Distrito Federal la red vial cubre 10, 200 Km. (cuadro 26) de los cuales, el 90% son vialidades secundarias, es decir de lenta circulación. El principal problema de las vialidades de la Ciudad de México es su saturación; el constante fomento al uso del automóvil y la escasa mejora de la red han sido factores decisivos en ello. El programa *Hoy no circula*⁷ que en principio buscó reducir la emisión de contaminantes, impulsó la renovación vehicular y la adquisición de más de un automóvil en muchos hogares. A pesar de inestabilidad de la economía el incremento de automóviles ha ido en aumento: en 1940 había 27 autos por persona, en 1960 eran 51, en 1980 subió a 126, y en 1990 llegó a 176 (Quiroz 2007).



Mapa 6. RED VIAL. CARRETERAS EXISTENTES Y PROYECTADAS PARA LA MOVILIDAD METROPOLITANA 1996

Fuente: GDF, et al. 1997. Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. SEDESOL, Gobierno de la Ciudad de México y Gobierno del Estado de México. México

Cuadro 26. INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DISTRITO FEDERAL

	Km.	%
Total de la red vial	10 200	100
Vialidades primarias	930	9.1
Vías de acceso controlado	171.42	1.6
Ejes viales (31)	421.16	4.1
Arterias principales	320.57	3.1
Vialidades secundarias	9 229	90.48

Fuente: SETRAVI. Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001–2006. GDF. México.

La infraestructura vial se ha convertido en una de las principales preocupaciones del gobierno de la ciudad. Aunque se han realizado obras de carácter metropolitano aun queda mucho por hacer para mejorar la circulación, urge fomentar el transporte público masivo, reducir el número de autos particulares en circulación para evitar que las vías se saturen con transporte individual, reestructurar el transporte concesionado y transformar la cultura vial.

4.3. Movilidad cotidiana en la Ciudad de México

4.3.1. La movilidad cotidiana como fenómeno mundial

La movilidad cotidiana o movimientos pendulares existen en todo el mundo. Se refieren a la población que labora en un lugar lejano a su domicilio, por lo que se ve en la necesidad de desplazarse diariamente. Por lo general la gente que pendula a su trabajo vive en la periferia de la ciudad o en una ciudad distinta. Las causas que condicionan la lejanía de sitios de trabajo y de vivienda varían en cada ciudad. La distancia y los tiempos de recorrido dependen de las condiciones de transporte e infraestructura vial. La movilidad cotidiana surge a la par de los trenes urbanos y suburbanos (metro) como transporte de largo alcance en la etapa *fordista* de las ciudades a principios del siglo XX. Posteriormente, el auge del automóvil mejoró la accesibilidad y promovió los asentamientos suburbanos. A medida que mejora la accesibilidad, las familias pueden optar por vivir más lejos y es posible el traslado desde sitios más lejanos creando así una franja periurbana más amplia.

La posibilidad de acceder a la ciudad sin tener que vivir en ella resulta atractiva a la población. Los empleos urbanos son bien remunerados y ofrecen posibilidades de desarrollo profesional, mientras que la periferia como espacio habitable ofrece tranquilidad y mejor calidad de vida. En la etapa posfordista de la ciudad, el encarecimiento del suelo central expulsó población a la periferia y la movilidad cotidiana se volvió más una necesidad que una opción, especialmente para ciudades con economías débiles (Latinoamérica, Sureste de Asia).

las migraciones pendulares están presentes en muchas metrópolis del mundo; sin embargo las condiciones locales varían según la eficiencia de la red de transporte y comunicación; en los países pobres, el “costo” por la necesidad de pendular, es alto, y resulta en deterioro de la salud, cansancio y riesgos para la población implicada (Arango 2003).

En países industrializados vivir en la periferia significa el reencuentro con lo verde y es una opción real para una mejor calidad de vida. Lamentablemente el caso de la Ciudad de México ejemplifica lo contrario, gran parte de su población solo puede acceder a una vivienda en la periferia donde la accesibilidad y carencia de infraestructura y servicios conlleva a la marginación, así, más que una decisión, pendular se convierte en una necesidad obligada por las circunstancias.

4.3.2. ¿Porqué movilizarse? Condiciones locales

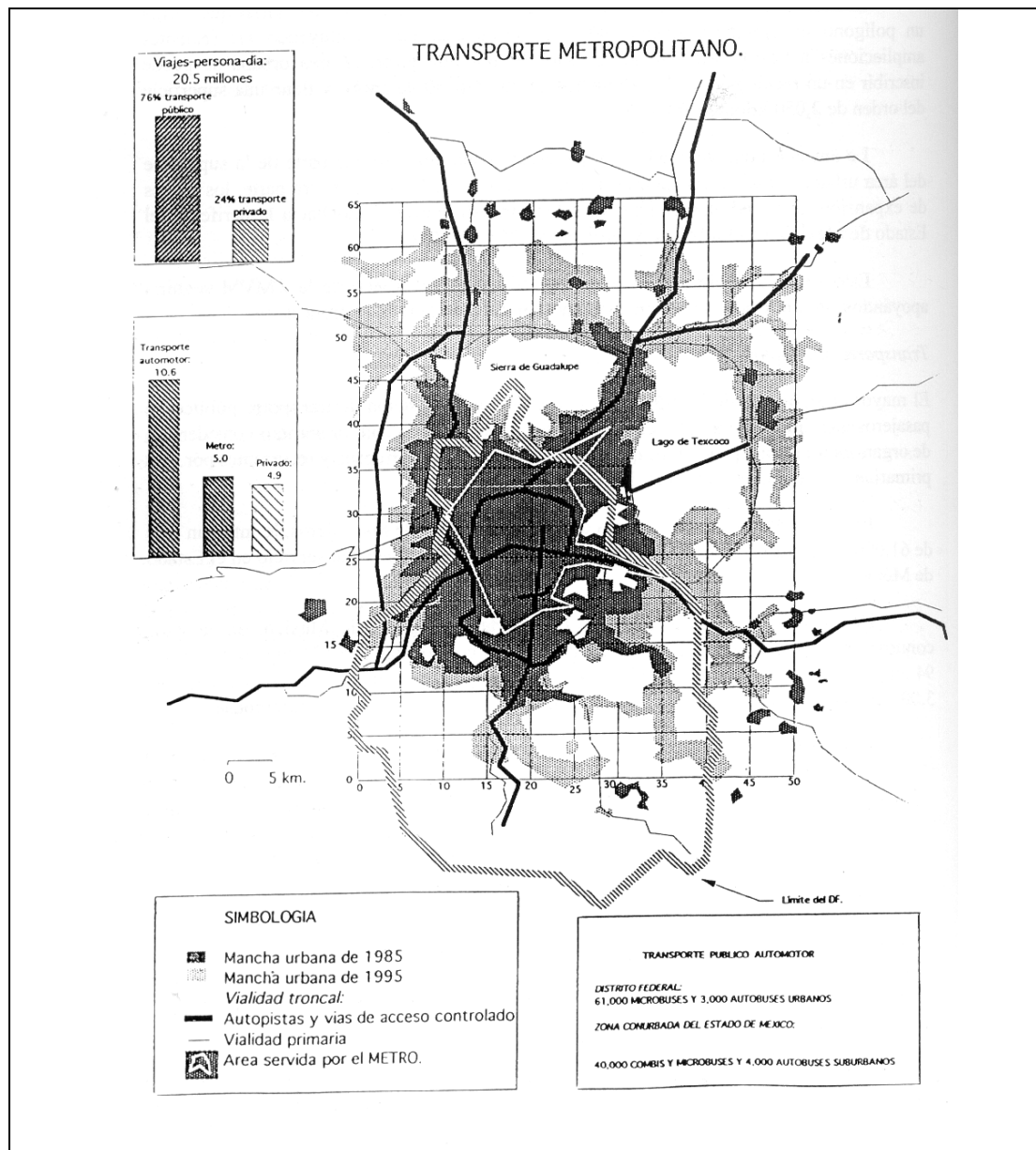
En las grandes metrópolis la especulación del suelo central ha ocasionado que los sitios de empleo y de vivienda se ubiquen en polos opuestos. En algunos países de Europa, vivir en la periferia es una decisión en busca de mejor calidad de vida. La eficiencia del transporte y las vialidades lo permiten, la movilidad cotidiana es parte de la vida urbana y se registra metódicamente. Las condiciones en la Ciudad de México son muy distintas: existen pocos registros, la población periférica es generalmente la más pobre y la red de transporte y vialidad es deficiente.

Este tipo de movilidad ha evolucionado al ritmo de la expansión urbana. En la década de 1970 la Ciudad de México se habilitó de infraestructura, servicios y vialidades. En particular la construcción del metro y de los ejes viales condicionó el encarecimiento del suelo en la ciudad central; el auge del comercio y los servicios expulsó a la población hacia la periferia. Especialmente las clases de menores ingresos fueron alejadas por la vía del mercado, de las principales rutas de la movilidad urbana (Delgado et al. 2003: 52).

La Ciudad de México reestructuró su crecimiento a partir de 1980. La ciudad central dejó de crecer y comenzó a tener tasas negativas, la población que salió del centro se instaló en la periferia, donde el crecimiento se disparó. En 1980 la zona conurbada creció a un promedio anual de 4.2%, en 1990 a 3.0% y en el 2005 todavía a 1.3. La infraestructura de transporte, vialidad y los servicios creados para el Distrito Federal se saturaron por la afluencia diaria de población “flotante” o pendular (DDF 2007).

Para la Ciudad de México existen indicadores básicos de movilidad cotidiana, lamentablemente la falta de regularidad de los registros y la variabilidad de los criterios de medición dificultan su análisis. La preocupación del gobierno metropolitano por mejorar la movilidad ha hecho evidente la falta de registros. Como se ha mencionado, la población pendular no tiene la importancia que en los países europeos, donde los registros se dirigen a atender políticas urbanas. En México el tema apenas comienza a tomar lugar en el discurso político, a pesar de que afecta a un alto porcentaje de población metropolitana.

El único registro de la movilidad cotidiana es la Encuesta Origen-Destino (EOD) realizada desde 1974 por el INEGI. Sus resultados son importantes para diagnosticar las tendencias de la movilidad urbana. En ella se registran los viajes diarios que se llevan a cabo en la ZMCM. Se consideran los motivos, transporte empleado y duración del viaje. La encuesta se aplica a una muestra, con los resultados obtenidos se calcula la tendencia metropolitana. La información no es de acceso público y se realiza con poca frecuencia (1974, 1983, 1994, 2007). La Encuesta Origen Destino ha sido aprovechada para planear las ampliaciones del sistema de transporte colectivo.



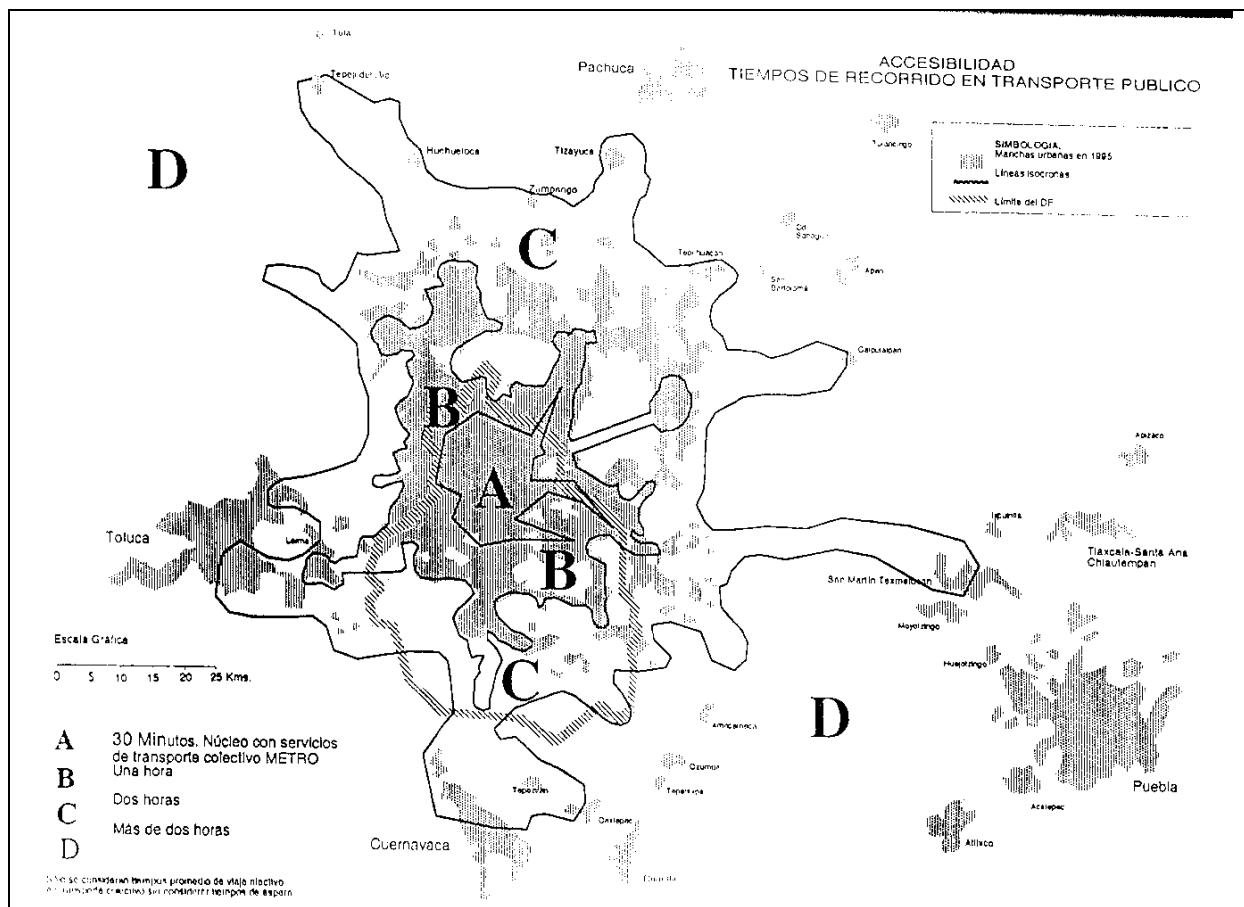
Mapa 7. MOVILIDAD EN LA CIUDAD. TRANSPORTE METROPOLITANO Y VIAJES PERSONA-DIA. 1996

Fuente: GDF, et al. 1997. Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. SEDESOL, Gobierno de la Ciudad de México y Gobierno del Estado de México. México

De acuerdo al mapa anterior, es evidente que en 1985 todavía era posible acceder desde la periferia usando la red del metro; la zona que cubre el servicio coincide con la vialidad llamada “circuito interior” con un ligero desplazamiento al norte por la concentración de la industria. En la década de 1990 la ciudad se expande a lo largo de las principales vías de acceso. A excepción del poniente, la periferia esta cada vez mas lejos de la red del metro, el norte y el oriente presentan las periferias mas extensas y con mayor densidad de población, De norte a suroriente se ha formado una mancha urbana habitacional interrumpida solo por dos barreras físicas: la Sierra de Guadalupe y el Lago de Texcoco. De hecho las barreras orográficas son las únicas que limitan los crecimientos, al oriente las planicies que antes fueran cultivos se han cubierto de nuevas viviendas.

4.3.3. Registro de la movilidad cotidiana: Encuesta Origen-Destino (EOD)

Los flujos de personas entre la ciudad central y su periferia existen desde hace varias décadas y reflejan el área de influencia metropolitana. Hasta hace algunas décadas, la falta de registros hizo necesario crear indicadores que reflejaran la interacción centro-periferia. Luis Unikel propuso una delimitación con base en la distancia al centro-cabecera municipal, tamaño de la localidad, tasa de crecimiento de población y ocupación según rama de actividad económica (CONAPO 2004: 15). Los datos del censo del 2000 registran por primera vez el municipio de residencia y el municipio donde trabaja la población, lo que facilita reconocer la dimensión de los desplazamientos habituales por motivo de trabajo entre municipios de las zonas metropolitanas.



Mapa 8. ACCESIBILIDAD Y TIEMPOS DE RECORRIDO EN TRANSPORTE PÚBLICO. 1996

Fuente: GDF, et al. 1997. Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. SEDESOL, Gobierno de la Ciudad de México y Gobierno del Estado de México. México

Las condiciones del transporte y las vialidades, así como la ubicación de los asentamientos condicionan el tiempo de recorrido. En el mapa 8 se representan distintas áreas de accesibilidad metropolitana según el tiempo que se requiere para llegar al centro con transporte público. Las áreas A y B implican 30 minutos de traslado, apoyadas en la eficiente red del metro. El área C está justo fuera de la red (paraderos, imagen 18) y significa un promedio de dos horas de traslado al centro, es decir noventa minutos más. Actualmente el tiempo de esta última área ha incrementado por la

cantidad de asentamientos nuevos y la cantidad de población en circulación, las vías de acceso siguen siendo las mismas de esta imagen del año 1996.

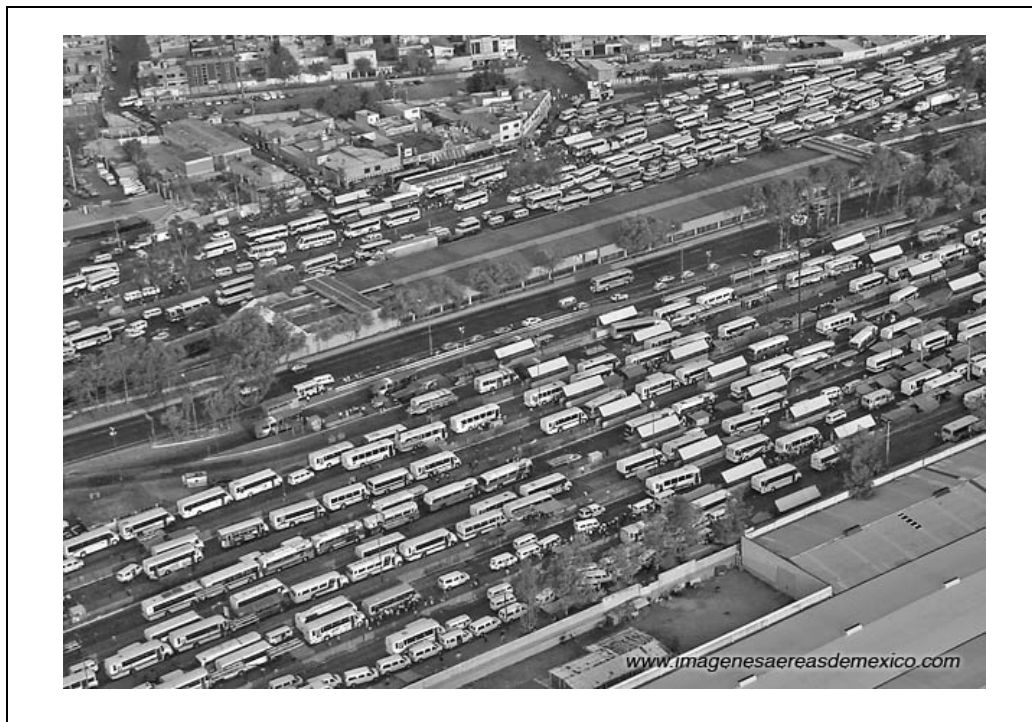


Imagen 18. ACCESO NORTE A LA RED DEL METRO

Fuente: Apocalíptico paradero de Indios Verdes Imagen obtenida en <http://homepage.mac.com/helipilot/PhotoAlbum20.html>. Llamada el 30 de mayo de 2008

Según en estudio de Origen y Destino metropolitano hecho por el INEGI y el GDF, en la ZMVM se registran un total de 20.5 millones de viajes persona-día, 74.1% en transporte público, y el 24. 7% en transporte privado. Las delegaciones más importantes como destino son las cuatro delegaciones centrales, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Benito Juárez y Miguel Hidalgo, en ellas hay una proporción importante de viajes en transporte privado y concentran actividades que generan empleo (industria, comercio, finanzas y servicios). Los municipios conurbados de las zonas norte y oriente realizan mayormente los viajes en transporte público (GDF 2007) y son los principales puntos de origen.

Los corredores más conflictivos por su alto nivel de circulación vehicular diaria son: la carretera de Puebla por cuota y federal (32.6%), la entrada poniente desde Toluca (28.8%), la carretera de Pachuca (17.5%) y al sur la carretera de cuota y federal a Cuernavaca (11.4%) (Delgado et al. 2003: 55) (Cuadro 27).

La configuración de estos polos crean corredores de viajes Norte–Sur y Poniente–Oriente que atraviesan la ciudad como arterias básicas. A través de ellas se estructura la movilidad metropolitana y se trasladan cada día las personas y los bienes de consumo. Los viajes que se realizan en la ZMVM coinciden en espacio y tiempo. Del total de 20.57 millones de viajes registrados, el 33% se llevan a cabo de seis a nueve de la mañana (Diagnostico de Movilidad. GDF).

**Cuadro 27. CORREDORES DE
POBLACIÓN PENDULAR EN LA ZMCM**

Carretera 1997	TDPA*	%	Vías con que conecta
México-Querétaro (cuota)	27 839	9.7	Periférico Norte y Calzada Vallejo
México-Puebla	40 485	14.1	(cuota) I. Zaragoza, E. Iztapalapa
México-Puebla	52 944	18.5	(libre) y Periférico Oriente
a) México-Toluca (cuota)	22 460	7.9	Constituyentes, Palmas y Reforma
b) México-Toluca (libre)	59 700	20.9	
a) México-Cuernavaca (cuota),	21 584	7.6	Periférico Sur e Insurgentes Sur
b) México-Cuernavaca (libre)	11 050	3.8	
México-Pachuca (cuota)	16 860	5.9	Periférico Oriente, Insurgentes
México-Pachuca	33 198	11.6	Norte
Total	286 120 100		(libre) y Circuito Interior

*TDPA: Tránsito Diario Promedio Anual.

Fuente: Elaboración propia con base en Fideicomiso, 2000.

Los ejes provenientes de Querétaro, Pachuca, Texcoco y Puebla son los más transitados, los flujos diarios de pasajeros cubren casi el 22% del total nacional. Más de la mitad de estos se realizan en transporte de segunda clase y con paradas continuas, lo que representa un alto costo social, pérdida de tiempo, inseguridad para los viajeros así como un alto costo ambiental (Delgado et al. 2003: 53).

La importancia de los municipios conurbados es que generan los principales flujos metropolitanos de la periferia, las grandes masas de trabajadores no ingresan al Distrito Federal por el Periférico sino a través de las “peseras”, el modo mas ineficiente y contaminante de todos y minoritariamente el Metro y los autobuses, para distribuirse así en el interior de la ciudad en busca de empleo y servicios. (Delgado et al. 2003: 55).

**Cuadro 28. VIAJES DIARIOS EN LA ZMCM SEGÚN MODO DE TRANSPORTE
UTILIZADO**
Encuesta Origen-Destino 1994.

<i>Modo de transporte</i>	<i>Porcentaje Viajes diarios</i>
Transporte colectivo	74.07
Combis microbuses taxis	45.10
Autobús urbano y suburbano	5.09
Metro y Trolebús	2.69
Más de uno	21.19
Transporte particular	24.70
Automóvil	23.54
Bicicleta y Motocicleta	1.16

Fuente: Elaboración propia con base en Quiroz, 2007

El principal medio de transporte de la población son los microbuses, que transportan un total de 11.9 millones de pasajeros por día laborable, en el Metro se desplazan 4.5 millones de usuarios, estos modos de transporte tienen una participación de 54.6% y 20.6% respectivamente. Hay un evidente deterioro y obsolescencia de una parte importante de la infraestructura del Metro y un rezago en su mantenimiento, por lo que la red de transporte público cubre sólo 30% de las necesidades, mientras que las empresas de transporte concesionado atienden al 70% de la demanda. (GDF 2007: 69). Según la EOD 2007 en la Ciudad de México se llevan a cabo 22 millones de viajes por día, la mayoría en transporte público (14.8 millones) y sólo 6.8 en transporte privado, mayoritariamente autos.

El abandono del transporte administrado por el gobierno ha resultado en un predominio de transporte de baja capacidad, con pésimo servicio a sus usuarios, inseguridad en los traslados, un alto grado de siniestralidad (atropellamientos y accidentes), saturación de las vialidades, todo esto con un costo ambiental muy alto. El incremento paulatino de automóviles ha sido una importante transformación de los últimos años que ha traído el congestionamiento de las vialidades.

La cantidad de pasajeros transportados el indicador más nítido del importante papel que está desempeñando esta modalidad desde hace más de dos décadas, pasando de 2.2 millones de pasajeros diarios en 1979 a 15 millones en 1997 tan sólo para el Distrito Federal. Para seis de los municipios del área metropolitana del Estado de México se estimaba que operaban en 1996 más de 50 mil vehículos, de los cuales por lo menos un 14% tenían una situación de ilegalidad. Y en 2003, el INEGI señalaban que, de los 29 millones de viajes diarios que se estima se realizaban en la ciudad al menos el 80% eran en transporte colectivo, el 55% de los cuales eran captados por los microbuses. En otras palabras, asistimos a una regresión de las formas públicas masivas y al auge del transporte concesionado de baja capacidad. (Quiroz 2007: 5)

El privilegio cedido al automóvil ha afectado la circulación, los viajes han incrementado y el uso del transporte público es mínimo, pocos usuarios saturan las vialidades y el número de autos aumenta cada año en parte por la inseguridad creciente y el deterioro del transporte público. En 2003 existían 3.6 millones de autos particulares con un promedio de dos ocupantes por vehículo, que atendían la necesidad de traslado de 18% de la población y saturaban el 80% de las vialidades (DDF 2006 y Quiroz 2007) a pesar de que sólo dos de cada diez personas tienen auto, el 80% del espacio urbano es ocupado por los automóviles. (DDF 2006). En los últimos 16 años el número de autos incremento en 45% en promedio 884 autos por Km². La velocidad en horas pico es de 20 Km/h. para autos y 17 para transporte público, esto da en total un promedio de 20 millones de horas perdidas por día, 62% en transporte público (DDF 2006).

Ya que el transporte y las vialidades no se distribuyen de forma homogénea en la mancha urbana, la movilidad puede llegar a ser un factor de marginación. En la Ciudad de México la infraestructura de transporte y vialidad no coincide con las zonas más pobladas, la densa periferia tiene la peor accesibilidad. Algo que caracteriza al transporte en esta urbe es la segregación social; en el modelo de desarrollo urbano se ha privilegiado al automóvil por encima de la población aunque sólo dos de cada diez personas tienen acceso a ello, es el medio de transporte que ocupa el 80% del espacio urbano.

4.3.4. Discurso político y papel del Estado

La movilidad ha sido un tema constante en la agenda urbana, especialmente en las décadas de mayor expansión de la ciudad. En 1996 se dio a conocer el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM). El documento integra por primera vez la perspectiva metropolitana, por la calidad de su información sigue siendo una de las principales referencias para estudios de la ciudad. En el se hace mención del Programa de Transporte y Vialidad 1995-2000 y del Primer Proyecto de Transporte y Plan Rector de Transporte del Estado de México, que proponen mejorar el transporte urbano, modernizar y construir vialidades y demás obras viales (paraderos, puentes, estacionamientos) a fin de mejorar la movilidad. De acuerdo a los resultados de la encuesta de origen destino (EOD) de 1994 era necesario ampliar el metro a la periferia, la propuesta mencionaba tres nuevas líneas del metro que conectarán con los siguientes municipios conurbados: Los Reyes La Paz, Ecatepec y Tlalnepantla., Naucalpan, Cuautitlán Izcalli, Ojo de Agua, Atizapan, Chalco, Degollado, Nezahualcóyotl y Pirámides. Estos proyectos se deberían realizar para el 2020, sin embargo hasta ahora sólo se han hecho avances paulatinos del plan original.

De acuerdo con el mismo plan de ordenamiento realizado hace más de 20 años, las futuras necesidades de la ciudad eran:

- contar con una política integral de vialidad y transporte, que considere el espacio metropolitano en su totalidad
- construir carreteras periféricas a la ciudad para flujos intrametropolitanos
- construir vialidades y transporte público troncales que apoyen el funcionamiento urbano
- mejorar la conexión de carreteras nacionales de cuota con la zona metropolitana
- atender la demanda de vialidades troncales en nuevas zonas habitacionales
- los usos del suelo que atraen a la población periférica (empleos, servicios) se concentran dentro del circuito interior sería conveniente crear núcleos descentralizados
- el gobierno metropolitano debe retomar el control del transporte y priorizar al transporte masivo para evitar la saturación vial
- el SCT Metro cubre tan sólo la mitad de la mancha urbana, es urgente crear soluciones de transporte para las zonas lejanas e intensamente pobladas basado en trenes suburbanos que se apoyen de las vías de ferrocarril preexistentes
- hasta ahora la mayor parte de la gente que se mueve en la ciudad lo hace en automóvil, el transporte colectivo cubre solamente una tercera parte, lo que ocasiona saturación vial y un alto costo ambiental.

Sin embargo las obras en materia de vialidad y transporte no han correspondido con las necesidades de la metrópolis, la situación real es el exceso de vehículos en circulación y la fragmentación político-territorial de la ciudad. La motorización a la alza y la insuficiencia de finanzas públicas ha limitado la capacidad del gobierno para ampliar el servicio del transporte público moderno. El

parque vehicular crece casi 10% al año y la superficie de rodamiento no puede aumentarse en esa escala (DDF 2007).

Desde hace dos décadas los tiempos de traslado son alarmantes, con un elevado consumo energético (20 millones de litros de gasolina diaria) y un fuerte impacto ambiental. Ya en 1996 existían grandes congestionamientos viales, el parque vehicular de 2.5 millones de (3.5% transporte colectivo y 86.5% transporte individual) circulaba en 10 mil kilómetros de red vial (Quiroz 2007).

Las siguientes administraciones no gestionaron las propuestas de planeación metropolitana, al parecer, el actual gobierno de la Ciudad de México (2006-2012) ha retomado el tema de la movilidad y el transporte como uno de los más importantes para su agenda. Es notable que el plan de gobierno incluya un diagnóstico de movilidad. En el se proyecta una política alternativa de transporte y vialidad llamado “Plan Verde para la Ciudad de México”. Se reconoce la necesidad de restar privilegios al automóvil y fomentar el transporte colectivo como solución a la crisis de movilidad actual, para ello se planea crear diez nuevas líneas de Metrobús y una nueva línea de Metro, reducir número de autos en circulación, impulsar medios de transporte alternativos como la bicicleta, así como transformar la cultura vial para una mayor seguridad en las calles.

Priorizar el uso del automóvil y abandonar el transporte público ha deteriorado seriamente la calidad de vida de la ciudad. El tráfico, accidentes, inseguridad, siniestralidad y violencia a grupos minoritarios han llamado la atención por su intensidad, es necesario invertir las políticas de transporte y vialidad fomentando la cultura de convivencia y respeto dando prioridad a las personas y no los automóviles (GDF 2007).

La transformación de la cultura vial busca mejorar la calidad de vida de los habitantes, pero también mejorar la funcionalidad de la metrópolis, es urgente que la circulación se lleve a cabo de manera fluida, con mayor seguridad y menor costo de tiempo, para combatir la segregación de la movilidad.

Las acciones del gobierno del Distrito Federal en los últimos años en cuestión de transporte y vialidad han sido alentadoras. Aunque los ritmos de crecimiento y expansión de la ciudad impiden una respuesta inmediata es posible una mínima planeación si se cuenta con diagnósticos de movilidad. Bajo la actual administración se construyó el tren suburbano (línea B del Metro), el distribuidor vial de Zaragoza y algunas líneas de Metrobús. Actualmente está en obras la línea 12 del metro de Mixcoac a Tláhuac (2012); así como la planeación de once líneas más de Metrobús⁸, y cuatro de tren ligero (DDF 2007). Al parecer la gestión metropolitana está comenzando a dar frutos, el logro de los proyectos y una nueva visión política podría permitir una mejora a mediano plazo y hacer la ciudad más “transitable”, siendo la movilidad uno de sus problemas actuales.

La crisis de movilidad urbana se ha intensificado con los años a medida que incrementa el número de autos y microbuses. Aunque el gobierno del Distrito Federal ha actuado constantemente sobre el tema del transporte, queda un vacío importante en los municipios conurbados que urge solucionar. Afortunadamente la administración actual está considerando el diagnóstico de movilidad y ha realizado obras de alcance metropolitano, como el proyecto Metrobús, el primer tren suburbano, el polémico segundo piso del periférico, varios distribuidores viales, como el de Zaragoza además de numerosas obras de mejora vial. Existen proyectos concretos para nuevos trenes suburbanos y para

ampliar la red del Metrobús a los ejes viales principales, esto, de llevarse a cabo, puede significar una mejor movilidad para un mayor número de habitantes.

RESUMEN

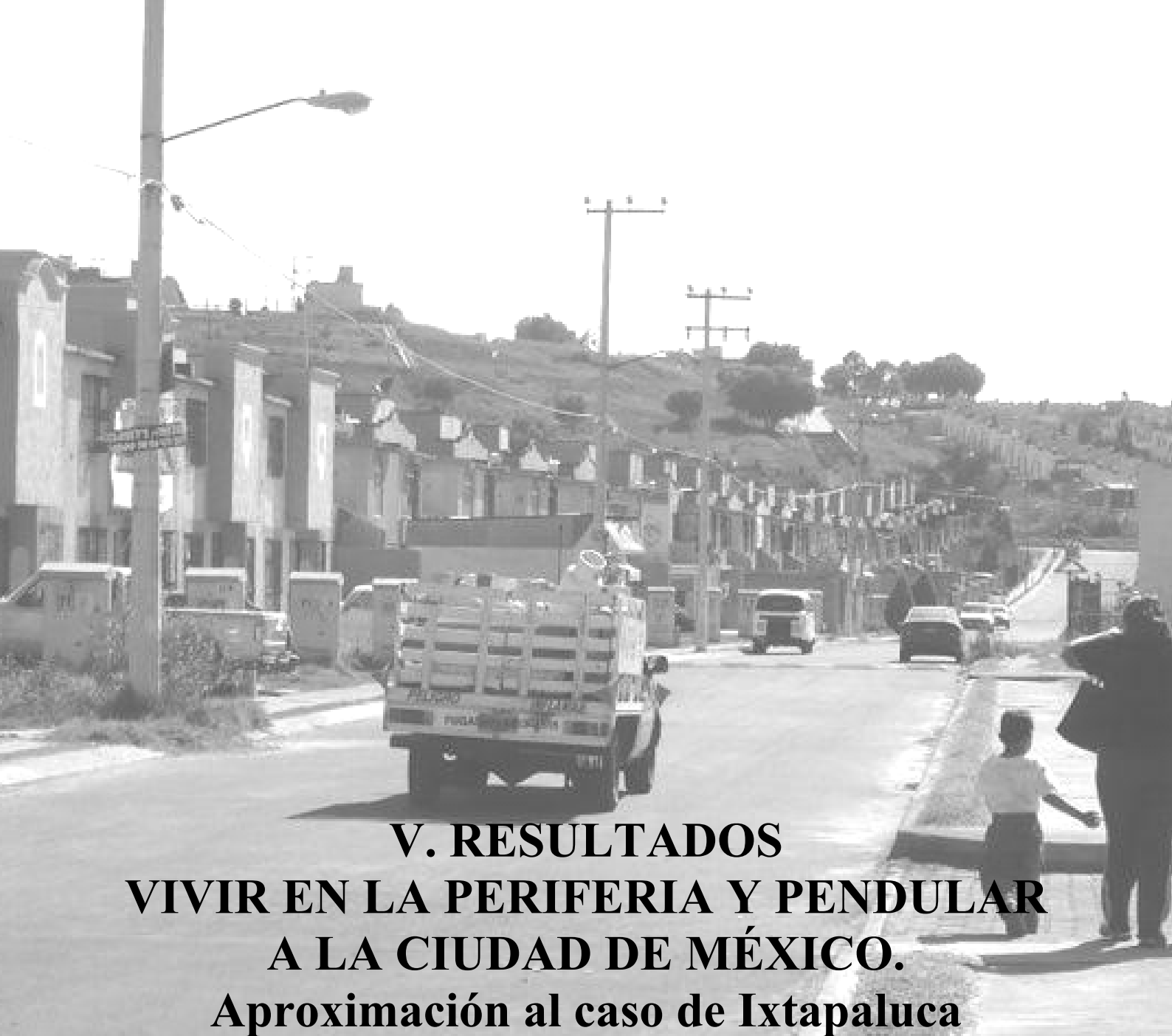
Esta parte es el marco de referencia para comprender lo que ocurre en el área de estudio. No es fácil acercarse al tema Ciudad de México, para ello se requiere tener clara la perspectiva, su fascinante desarrollo urbano y los temas posibles se vuelven infinitos. En primer lugar se ha hecho un resumen genérico de lo que representa la ciudad a nivel nacional, y de su desarrollo histórico. Un tema crucial para los estudios territoriales es su expansión urbana reciente pues condicionan la movilidad cotidiana y la existencia de megaproyectos de vivienda en los municipios conurbados como resultado. En segundo lugar, se han presentado las condicionantes de la movilidad metropolitana, es decir, el sistema de vialidades y transporte, se hace mención de los registros de la movilidad cotidiana y su significado a nivel político. Hablar de la Ciudad de México implica considerar dos unidades políticas diferentes, el crecimiento explosivo de los últimos años en la periferia no coincide con una adaptación de infraestructura, equipamiento urbano e inversión, y menos aún con planeación adecuada. Este capítulo es el contexto para comprender las condiciones de vida de la población que habita en la zona conurbada, particularmente en las Unidades Habitacionales de Ixtapaluca y sus alrededores. A continuación se presentará el último capítulo que incluye el análisis de las entrevistas y los resultados de la investigación.

Notas

⁶ El Metrobús comenzó a circular en el 2006 en la avenida Insurgentes que va de norte a sur a lo largo de quince kilómetros. El proyecto original surgió en Curitiba, Brasil, también existen en Bogotá, Santiago de Chile y Quito. Fue un éxito como transporte masivo de superficie para los países latinoamericanos por su bajo costo en comparación con el metro. El autobús circula por un carril confinado, en la ciudad de México también ha sido un éxito y se plantea como solución inmediata al problema del transporte interurbano.

⁷ El programa oficial Hoy no circula se lleva a cabo en la ciudad de México desde 1989 con la finalidad de reducir los niveles de contaminación. Según el último número de la placa, el auto descansa un día por semana entre lunes y viernes. A partir de 1997 los nuevos vehículos con convertidor catalítico podían circular cada día. En el 2008 se ha comenzado a aplicar el día sábado por el exceso de autos en circulación.

⁸ La segunda línea del Metrobús corre por el eje 4 Sur de Tepalcates a Tacubaya.



V. RESULTADOS VIVIR EN LA PERIFERIA Y PENDULAR A LA CIUDAD DE MÉXICO. Aproximación al caso de Ixtapaluca

5.1. EL *COMMUTING* NUESTRO DE CADA DÍA

- 5.1.1. Introducción: personas entrevistadas
- 5.1.2. Movilidad cotidiana en la Región Chalco-Amecameca
- 5.1.3. Restricción laboral: ¿Porqué trabajar en el “De Efe”?”?
- 5.1.4. Condiciones para movilizarse: transporte y tráfico

5.2. VIVIENDA Y UNIDADES HABITACIONALES EN IXTAPALUCA

- 5.2.1. El sueño: vivienda propia en Ixtapaluca
- 5.2.2. La pesadilla: movilidad cotidiana

5.3. EL MANEJO DEL TIEMPO DE LOS ENTREVISTADOS

- 5.3.1. Movilidad cotidiana y rutina: caracterización
- 5.3.2. Reloj de rutina: ¿cómo se maneja el tiempo?

DISCUSIÓN FINAL: UH EN IXTAPALUCA Y SUS CONSECUENCIAS PARA LA CALIDAD DE VIDA

5. RESULTADOS VIVIR EN LA PERIFERIA Y PENDULAR A LA CIUDAD DE MÉXICO. APROXIMACIÓN AL CASO DE IXTAPALUCA

*La vida cotidiana de las personas es un dominio de investigación relevante para la geografía
Hägerstrand*

5.1. El commuting nuestro de cada día

5.1.1. Introducción: personas entrevistadas

La sobreoferta de vivienda en la periferia conurbada de la Ciudad de México se debe al encarecimiento del suelo en la ciudad central. Aunque los megaproyectos habitacionales solucionan la demanda, ocasionan problemas colaterales, como la movilidad cotidiana de un gran número de población bajo deficientes condiciones de transporte. Además de Ixtapaluca, la población de los municipios contiguos se traslada diariamente a la Ciudad de México porque ofrece inmejorables oportunidades de empleo, el fenómeno pendular existe desde hace décadas. La construcción de miles de viviendas no se acompañó de una mejora en las vías de comunicación y menos aún en el servicio de transporte público. La población que adquirió los inmuebles mantuvo su sitio de trabajo en la ciudad central y se suma a la marcha diaria que circula con un mismo destino y sobre una sola vía de acceso. Como consecuencia las rutinas son estresantes y el recorrido consume más tiempo.

El presente capítulo es la culminación de la investigación. La información de entrevistas individuales aplicadas en la región Ixtapaluca se analizará a partir de tres grandes temas: condiciones de la movilidad cotidiana, historia de la vivienda y manejo del tiempo. En total fueron entrevistadas 25 personas en dos diferentes años (2006 y 2007). Sólo quince de los contactos se citaron en las dos etapas del trabajo empírico, lamentablemente no fue posible incluir diez de ellos en ambos periodos.

Aunque la entrevista se aplicó de forma individual, la información ofrece datos por hogar. De los 25 entrevistados, trece viven en una UH, nueve de estas ubicadas en Ixtapaluca, dos en Chalco y dos en Amecameca; el resto viven en viviendas propias o heredadas de la familia en los municipios de Amecameca y Tlalmanalco. Se trata de diez mujeres y quince hombres, su edad promedio oscila entre 35 y 45 años, pertenecen a la población económicamente activa. Por lo general la persona entrevistada está frente al hogar, todos se encuentran en pleno desarrollo profesional, algunos forman parte de una familia independiente y con hijos.

Algunas de las mujeres desarrollan su rutina bajo condiciones adversas, cuatro entrevistadas son madres solas, con hijos a su cargo. Sus horarios se limitan por su doble papel de jefas de hogar y amas de casa. Esta situación afecta su calidad de vida y la de sus hijos. En caso de que se disponga de un vehículo propio para la movilidad cotidiana el traslado es más cómodo, seguro y rápido, en el caso de la población estudiada, sólo dos de las diez mujeres disponen de auto, por otro lado, todos hombres entrevistados cuentan con auto propio o de la empresa. La población masculina se caracteriza por las largas jornadas de trabajo y empleos de alta responsabilidad. Si bien, el traslado en auto es comparablemente más cómodo y rápido que el transporte público, las condiciones de circulación generan un cansancio excesivo por el estrés al volante. El intenso tráfico y los horarios

de circulación ponen en riesgo a los automovilistas, con frecuencia se presentan accidentes de tránsito en la vialidad que usan (Autopista México-Puebla).

Los datos de los entrevistados se resumen a continuación.

Cuadro 29. PERSONAS ENTREVISTADAS. DATOS GENERALES

Clave	Sexo	Edad	Domicilio	Situación civil	Ocupación	Ubicación del trabajo	Número de empleos	Auto
1	F	49	Los Reyes	Casada, 3 hijos	Empleada de limpieza	Ciudad de México	2	No
2*	M	38	Texcoco	Soltero	Maestro y estudiante	Ciudad de México	2	No
3*	M	30	Ciudad Nezahualcóyotl	Soltero	Ingeniero de transportes	Ciudad de México	1	No
4	M	44	Tlalmanalco	Casado, 1 hijo	Independiente, Ventas	Ciudad de México, Tlalmanalco	1/2	Si/No
5	M	35	Ixtapaluca (UH)	Casado, 1 hija	Maestro	Amecameca	2	Si
6*	F	35	Ixtapaluca (UH)	Madre sola, 3 hijos	Independiente	Chalco	1	No
7	F	47	Amecameca (UH)	Casada, 2 hijas	Maestra	Chalco	1	Si
8*	M	45	Juchitepec	Casado, 2 hijos	Ingeniero Industrial	Ciudad de México	1	Si
9	M	36	Amecameca	Casado 1 hijo	Ingeniero Industrial	Ciudad de México	2	Si
10*	F	26	Cd Neza	Soltera	Estudiante	Ciudad de México	1	No
11*	M	21	Ayotla	Soltero	Estudiante	Ciudad de México	No	Si
12	M	37	Ixtapaluca (UH)	Casado, 1 hijo	Maestro	Amecameca	2	Si
13	F	36	Ixtapaluca (UH)	Casada, 1 hijo	Maestra	Amecameca	2	No
14	M	46	Ixtapaluca (UH)	Casado, 2 hijas	Sicólogo	Ciudad de México	2	Si
15	M	35	Ixtapaluca (UH)	Casado, 1 hija	Taxista/Tablajero	Ciudad de México	1	Si/No
16	F	36	San Rafael	Madre sola, 1 hijo	Secretaria	Ciudad de México/Tlalmanalco	3	No
17	M	41	Ixtapaluca (UH)	Casado, 2 hijas	Maestro	Ciudad de México/Amecameca	3	Si
18*	M	30	San Rafael	Divorciado	Taxista	Chalco	1	Si
19	F	41	Ixtapaluca (UH), Cd México	Madre sola, 2 hijos	Maestra	Ciudad de México/Amecameca	2	No
20	F	45	Chalco (UH)	Casada, 1 hija	Laboratorista	Ciudad de México/Chalco	1	No
21	M	41	Tlalmanalco, Toluca	Casado, 2 hijos	Ingeniero Químico	Ciudad de México	1	Si
22	M	35	Ozumba	Casado	Maestro	Amecameca	2	Si
23**	F	40	Amecameca (UH)	Soltera	Enfermera	Amecameca	1	Si
24**	F	37	Ixtapaluca (UH)	Madre sola, 2 hijos	Empleada de limpieza	Ciudad de México	1	No
25**	M	41	Chalco (UH)	Casado, 2 hijos	Ingeniero comunicaciones	Ciudad de México	1	Si

FUENTE: Información de la entrevistas aplicadas en la zona de estudio. *Región de los Volcanes es la región suburbana donde se encuentra Ixtapaluca. Incluye otros municipios de tradición pendular como Amecameca, Tlalmanalco y Chalco. *Personas que no se entrevistaron en la segunda fase imposibilidad de contacto (3) o por no pertenecer al área de estudio (4). **Personas entrevistadas sólo en la segunda fase (3). La información de las entrevistas 2, 3, 10 y 11 no se consideran en el análisis.

Cinco personas trabajan de manera independiente, los demás para empresas públicas o privadas en distintos sectores. Tres no cuentan con educación superior y trabajan en el sector servicios. Los 22 restantes tienen una carrera profesional, factor que los “obliga” a movilizarse diariamente, el lugar de trabajo es por lo general la Ciudad de México. Existe un pequeño grupo de maestros cuyo nicho

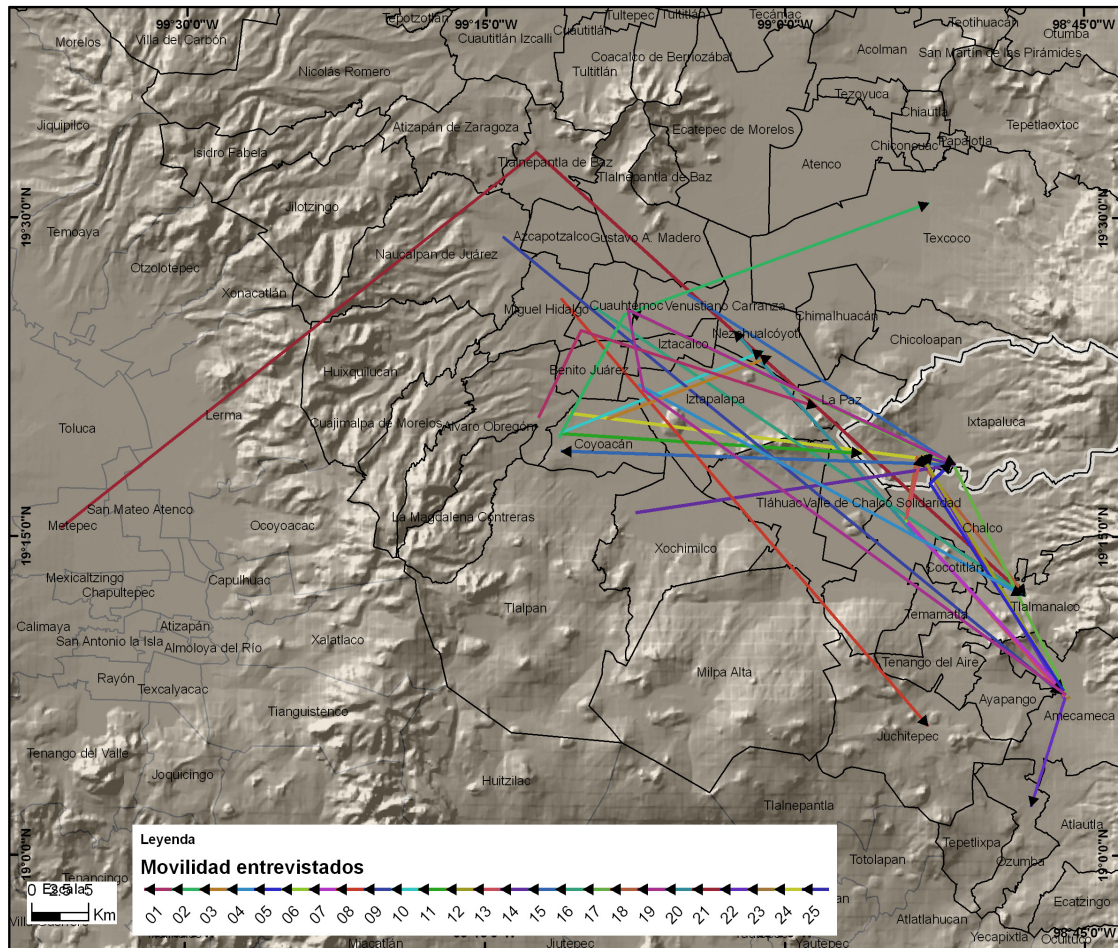
de trabajo está en el sector educativo local, son empleados de la Normal Superior de Amecameca, son originarios de la Ciudad de México y buscaron salir en busca de una mejor calidad de vida, dicha institución representa una opción para su desarrollo profesional debido a que el magisterio del Estado de México les ofrece excelentes condiciones laborales.

Durante los dos periodos de trabajo hubo algunos cambios de domicilio y empleo. Uno de los entrevistados perdió su empleo y comenzó un negocio propio en Tlalmanalco; el trabajo de dos personas cambió a Tlalmanalco y Chalco, y de Amecameca a Chalco. El entrevistado 18 emigró a Estados Unidos por apuraciones económicas y dos cambiaron de domicilio para reducir tiempos de traslado al trabajo. Es notable que algunas personas atienden más de un empleo, las que sólo tienen uno son las de mayor instrucción o las mujeres con hijos pequeños que no pueden dedicar más tiempo a incrementar sus ingresos. De las 25 personas entrevistadas doce tienen un único empleo, el resto tienen dos y hasta tres opciones que complementan su presupuesto familiar.

El mapa 9 se representa los domicilios y sitios de trabajo de los entrevistados. Las principales zonas de empleo son el norte de la Ciudad de México, por ser una zona industrial, el sur de la ciudad, que es un subcentro de servicios, comercio y oficinas, así como el centro histórico. Amecameca es un centro de empleo especializado en el sector educacional y administrativo. Las áreas de vivienda en Unidad Habitacional se concentran en Ixtapaluca y Chalco, algunas personas viven en Tlalmanalco, Juchitepec y Amecameca en viviendas propias.

En este capítulo se presentan los resultados de la investigación. Incluye cuatro apartados; el primero sobre movilidad cotidiana o *commuting* y las condiciones de la infraestructura y servicios que la sustentan; después se describirá la situación de las familias que habitan en Unidades Habitacionales. En el tercer apartado se analiza el manejo del tiempo y su relación con factores como los medio de transporte, la ubicación de la vivienda y del empleo. Por último se discuten las condiciones para la movilidad cotidiana y su relación con las Unidades Habitacionales en Ixtapaluca. Los temas más sobresalientes son: el conflicto entre viejos y nuevos “*commuters*”, las pésimas condiciones del transporte público, de las carreteras y la situación particular de las mujeres.

Durante la entrevista, las personas plantearon las condiciones deseables que podrían mejorar su vida diaria. La movilidad cotidiana en la Ciudad de México es uno de los problemas más complejos y urgentes. La participación ciudadana y organización comunal podría ser un punto de partida para mejorar las condiciones de vida de la población afectada. Las propuestas de los habitantes entrevistados son claras y concretas, sería de esperar que los gestores logren atender la voz de la población que vive esta la realidad. Las transformaciones territoriales ocurridas en la periferia oriente han afectado la calidad de vida de miles de personas que, si bien no habitan, si forman parte de la Ciudad de México.



Mapa 9. LUGAR DE VIVIENDA Y LUGAR DE TRABAJO DE LAS PERSONAS ENTREVISTADAS

Fuente: Anuar Martínez y Azucena Arango. 2010. Elaboración propia

5.1.2. Movilidad cotidiana en la Región Chalco-Amecameca

Existen dos tipos de migrantes pendulares en la zona de estudio, la población originaria de los municipios y la población nueva, generalmente originaria de la Ciudad de México que habita en las UH. Aunque el foco de atención es Ixtapaluca el primer acercamiento se hizo en los municipios colindantes: Chalco, Tlalmanalco y Amecameca, que forman parte de la Región Chalco-Amecameca. La movilidad cotidiana es una tradición en esta región desde la década de 1970. En los últimos quince años la cantidad de población que se desplaza diariamente a la ciudad es mayor por los intensos procesos de urbanización. La relación entre esta región y la actual Ciudad de México existe desde hace varios siglos.

En una época anterior el incremento local de población y una buena accesibilidad permitió a la población buscar perspectivas en la cercana Ciudad de México. La transición nacional urbana motivó desde 1970 la movilización diaria de población rural. La población joven, hijos de campesinos comenzaron a pendular para hacer estudios técnicos o universitarios. Hasta hoy, una parte importante de la movilidad se debe a la formación profesional. El alto grado de

especialización de la población los “condena” a mantener sus actividades diarias fuera de la región, aun cuando su domicilio se encuentre en municipios rurales.

En Tlalmanalco, localidad de tradición pendular, surgió de forma espontánea una organización comunal tipo *Carsharing* para facilitar el diario traslado a la Ciudad de México; por lo general esta modalidad está administrada por un club o asociación civil que fomenta el uso comunitario de automóviles para evitar su uso individual. Las comunidades de *Carsharing* son frecuentes en ciudades europeas y norteamericanas. El objetivo de los vecinos de Tlalmanalco ha sido reducir el tiempo de traslado. Los conductores reciben una aportación monetaria que permite reducir sus costos de combustible (gasolina) y peaje (casetas). Cinco de los entrevistados mencionaron haber participado en esta modalidad (Entrevistas 4, 8, 9, 16, 17, 21 y 25). Como menciona una persona, las posibilidades de ir a su trabajo se vieron beneficiadas con “otra alternativa que se dio aquí en Tlalmanalco, en el puente de la Gasolinera, hasta las 9 de la mañana, pasan carros particulares y te cobran igual que el camión, de 15 a 20 pesos, es gente que lleva su carro todo los días a “México” y pasa por gente que va a trabajar” Párrafo 11. Entrevista 16-A.

El *Carsharing* de Tlalmanalco surgió en la década de 1970, es un indicador de la antigüedad del fenómeno pendular en la región, en ese entonces los primeros “profesionistas” lograron obtener un automóvil, privilegio compartido con sus vecinos. La organización se basó en el sentido de comunidad que reinaba en el enclave industrial de San Rafael combinado con la escasez de transporte hacia la Ciudad de México. Actualmente los tiempos de recorrido se prolongan por el intenso tráfico y esta modalidad sigue siendo muy útil a la población local.

5.1.3. Restricción laboral: ¿Por qué trabajar en el “De Efe”?

Los interrogados se diferencian según su origen y tipo de vivienda en que habitan, existe un grupo de personas originarias de los municipios que se traslada cada día a la ciudad para acudir a su empleo, obligados por falta de oportunidades locales. Por otra parte están los habitantes de las Unidades Habitacionales, que pueden ser originarios de la región, como los entrevistados 7, 17 y 25, pero que por lo general provienen de la Ciudad de México. Ellos han cambiado su domicilio al adquirir una vivienda, se trata de familias jóvenes. Aunque su vivienda cambia, su sitio de trabajo permanece en la ciudad y por tanto, también tienen que movilizarse diariamente.

Tanto la población original, como la inmigrante, se trasladan cada día con el mismo destino y mediante los mismos medios. De los 25 casos consultados, 19 trabajan en la Ciudad de México. En el mapa 9 se ilustran los sitios de trabajo y los domicilios, alejados entre sí. Comprender los motivos para la movilidad cotidiana ha sido fundamental, las respuestas coinciden entre sí y arrojan luz sobre esta compleja realidad. Existe la necesidad de trabajar en la Ciudad de México porque las oportunidades y el salario son mejores. La población trabajadora se ve “forzada” a movilizarse para satisfacer así necesidades básicas y las de su familia.

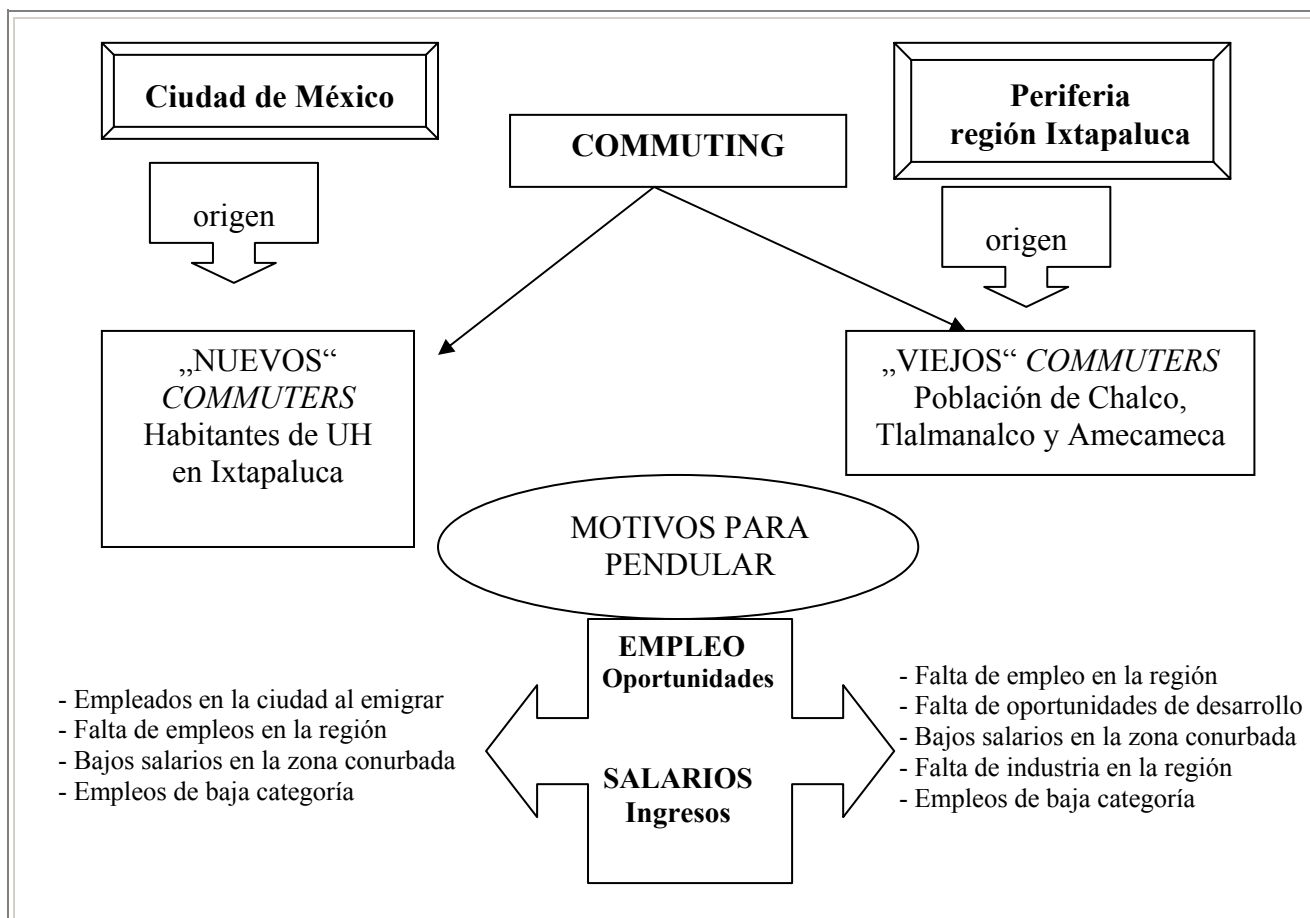
Los motivos estructurales que explican la movilidad cotidiana son la centralización del empleo y la carencia de opciones locales, “los centros de desarrollo profesional que más oportunidades ofrecen están en la Ciudad de México” (Párrafo 10. Entrevista 21-A), la competitividad de la ciudad es incomparable. Por otra parte, la región esta organizada alrededor de una economía rural y enfrenta

una crisis laboral, la falta de inversión no permite generar empleos dignos, el abandono político de la Región Chalco-Amecameca lanza a su población en busca de trabajo. Entre mayor preparación, más difícil será encontrar un empleo cercano a su domicilio.

La estructura económica local se basa en dos sectores principales: la agricultura de temporal de bajos rendimientos, mantenida por población de edad mediana (40 a 70 años) y el comercio menor y servicios personales montados en pequeños negocios apenas sustentables. El sector industrial es mínimo. La cercanía de la Ciudad de México ha permitido el turismo de fin de semana, actividad potencial por la riqueza del paisaje, lamentablemente carece de un proyecto que la impulse integralmente.

La diferencia de salario y condiciones de trabajo es muy grande, la movilidad es vista como un “mal necesario” que permite a las familias un mejor nivel de vida. En opinión de los entrevistados el problema laboral en la región se debe a la falta de empleo profesional, la falta de oportunidades de desarrollo, la menor categoría de los empleos locales, los bajos salarios oficiales y la falta de desarrollo económico que impera (cuadro 30). En especial se menciona la falta de industria, considerada como una infalible generadora de empleos.

Cuadro 30. CONDICIONES QUE MOTIVAN LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA REGIÓN IXTAPALUCA. “VIEJOS” Y “NUEVOS” COMMUTERS



Fuente: Elaboración propia basada en la información de las entrevistas.

La diferencia del salario se mencionó como uno de los motivos más importantes para pendular. La república mexicana esta dividida en áreas de salario mínimo, a Ixtapaluca le corresponde una tarifa menor que el vecino Distrito Federal con el que colinda. Las condiciones *semirurales* de esta área periférica condicionan salarios más bajos ya que los costos del suelo, la calidad y variedad de los servicios y la infraestructura urbana tienen malas condiciones. Además de los salarios, también las condiciones laborales son peores.

Con frecuencia se menciona que “el sueldo del Estado de México es más barato que el del Distrito Federal” (Párrafo 16. Entrevista 14-B). Los puestos de trabajo local son escasos y no aptos para población con educación superior. Como lo mencionan los entrevistados, no existe inversión ni proyectos que generen empleos dignos, con frecuencia se argumentó que la causa directa es la inexistencia de industria local (entrevistas 4, 6, 7, 8, 9, 21, 22, 25). La falta de empleo se debe a que la sobrepoblación de la Ciudad de México se ha derramado sobre los municipios conurbados, la demanda de empleo se dispara y se crea una elevada competitividad laboral, lo que permite que la mano de obra reciba salarios muy bajos. “es mucha la población para poco empleo”. Párrafo 26. Entrevista 15-B.

Cuadro 31. OPINIONES DE LOS ENTREVISTADOS RELACIONADAS CON EL EMPLEO Y LOS MOTIVOS PARA LA MOVILIDAD COTIDIANA

Falta de empleo profesional	“se titulan y parten hacia el Distrito Federal, que es donde más campo laboral hay, pero aquí no, aquí es muy raro que yo vea personas, tengo algunos conocidos que estudiaron la universidad y no están aquí, se fueron mejor, no hay otra opción, si porque no, no hay trabajo para su nivel académico” Párrafo 23. Entrevista 23.
Falta de oportunidades de desarrollo	<p>“no había ...cursos de actualización ... estabas estancado y condenado a la rutina ... y en el “<i>De Efe</i>”...te encuentras gente de todos los niveles, y el nivel de exigencia ... es mayor, lo que provoca que tengas que buscar... el desarrollo... es otro nivel”. Párrafo 24. Entrevista 17-A</p> <p>“los centros de desarrollo profesional que más oportunidades ofrecen (están) en la Ciudad de México por la variedad, se concentran todos los corporativos de todas las empresas” Párrafo 10. Entrevista 21-A</p>
Bajos salarios en la región	<p>“¿una fuente de trabajo? Por aquí son muy baratas pues no, no hay trabajo y el trabajo es muy barato la verdad es que pagan poco”. Párrafo 6. Entrevista 24.</p> <p>“Hay trabajo pero es muy mal pagado... mi esposa es un ejemplo... si consiguen trabajos... pero los salarios son muy bajos, creo que esto es una debilidad muy fuerte en el desarrollo de la región”. Párrafo 23. Entrevista 22-B</p> <p>”no me he arriesgado a dejar mi trabajo de allá y buscar alguno por aquí. Me he dado cuenta porque mi hermana... trabajaba en una <i>casa de empeño</i> y le pagaban \$1500 a la quincena entonces es muy poquito... entraba a las 9 y salía a las 6 de la tarde”. Párrafo 35. Entrevista 23.</p>
Empleos de menor categoría	“a nivel profesional no..técnico o ... alo mejor pero pues de albañil, de carpintero, de eso sí, pero ya profesional no, ¡yo casi no veo!” Párrafo 21. Entrevista 23

Falta de desarrollo en la región	<p>“yo no veo a nivel municipal ni estatal promoción de desarrollo económico de esta región”. Párrafo 22. Entrevista 21-B</p> <p>“hay poca industria aquí, (la región) está limitada en ese sentido, más que nada estaría propuesto para efectos de comercio, y explotarlo más <i>turísticamente</i>... en su momento fue agrónoma, pero realmente la falta de apoyo del gobierno no sustituye la parte en que podrían emplearse la mayoría”. Párrafo 24. Entrevista 25</p>
Falta de industria	<p>“las regiones importantes del Estado (de México) son... Atlacomulco, Lerma, obviamente las zonas <i>conurbadas</i> con la Ciudad de México, Naucalpan, Ecatepec, Cuautitlán, Tlalnepantla, que tienen un desarrollo económico fabril, por la cercanía de la Ciudad de México, esas por sí solas tienen una importancia muy especial en el <i>Estado de México</i>, aquí no ha habido esas condiciones para que la industria se instale y tampoco ha habido la promoción, yo creo que ni de los gobiernos municipales... la visión, de buscar, más desarrollo industrial en la región” Párrafo 22. Entrevista 21-B.</p> <p>“por el lado industrial de ofertas de empleo ¡pues no las hay! no las hay! No veo yo grandes empleadores”. Párrafo 22. Entrevista 21-B</p> <p>“no hay una industria que genere empleos” Párrafo 12. Entrevista 7-B</p> <p>“no tenemos... industria fuerte que podamos desarrollar en la zona, no creo que tengamos condiciones para una industria grande, se podría intentar promover, espacio hay, gente hay, fuerza laboral hay, es cuestión de que el gobierno municipal esté muy al tanto de tratar de captar inversiones para esa zona” Párrafo 10. Entrevista 21-A</p> <p>“la falta de empleo, de industrias donde pueda uno nada más trasladarse una media hora y trabajar... es lo que pasa aquí... que hay algunas fábricas pero la verdad pagan muy poco y pues no, no alcanza para las cosas que poco a poco vamos necesitando, ya no alcanza”. Párrafo 22. Entrevista 9-A</p>

Con frecuencia se menciona que “el sueldo del Estado de México es más bajo que el del Distrito Federal” (Párrafo 16. Entrevista 14-B), además de las múltiples oportunidades del medio urbano el factor decisivo para pendular son los mejores ingresos. Los puestos de trabajo local son escasos y no cubren las expectativas de población con educación superior. Como lo mencionan los entrevistados, hay una carente inversión y proyectos que promuevan un verdadero desarrollo local. La insuficiente oferta de empleos se complica con la sobrepoblación actual en los municipios conurbados, existe una elevada competitividad laboral, esto genera una especie de especulación laboral que empeora las condiciones y reduce aún mas los salarios: “es mucha la población para poco empleo”. Párrafo 26. Entrevista 15-B.

5.1.4. Condiciones para movilizarse: transporte y tráfico

La calidad de la movilidad depende del transporte y de las vías de acceso. En Ixtapaluca la explosión demográfica ha afectado a miles de personas que “necesitan” moverse diariamente en transporte y vialidades de muy malas condiciones. La comodidad y el tiempo de traslado dependen del medio de transporte utilizado. De manera general, disponer de un auto implica un mejor traslado que en transporte público que implica un prolongado e incómodo recorrido. Por otra parte, el intenso tráfico implica estrés y cansancio físico a los automovilistas.

El transporte público es uno de los mayores problemas en los municipios conurbados de la ZMCM. Debido a que la mancha urbana se desbordó en una entidad política distinta, la gestión de los problemas por el veloz crecimiento urbano han quedado en el aire. La necesidad de transporte no ha sido atendida por un sistema público oficial sino por transportistas informales que solucionaron el

problema y han dado servicio a las zonas remotas de reciente creación. La demanda de transporte se mantuvo en incremento y las empresas se volvieron una mafia que llega a controlar la movilidad de los pasajeros y afecta gravemente la circulación en las avenidas principales. El gobierno local no ha sido capaz de atender el servicio público de transporte y cedió ante múltiples transportistas semilegales que, en parte, han solucionado el problema.

Lamentablemente esta solución se ha vuelto un serio problema ya que el transporte público concesionado carece de regulación. Los entrevistados han calificado como pésimo este servicio, con frecuencia ocurre un (mal) trato a los pasajeros y el comportamiento de los transportistas al volante es excesivo. Las unidades están altamente deterioradas, los *choferes* no son controlados y carecen de educación vial convirtiéndose en un peligro sobre ruedas, la falta de paradas oficiales y de un salario los obliga a “perseguir el pasaje”. En muchos casos, tener una unidad de transporte público representa un empleo de emergencia ante la crisis económica:

“el transporte público... necesita ordenamiento, yo creo que es necesario que los transportistas tienen que invertir, es una fuente de trabajo, pero lo hacen de una forma muy arbitraria su labor, no hay civismo para pensar en lo que impacta cuando uno se para a subir o bajar una persona en cualquier lugar... se han generado... gremios... algunos de ellos han tomado mucha fuerza y ¡prácticamente condicionan el servicio! al público de la región. Los transportistas de repente hacen lo que quieren ¿¡no?! porque... son los únicos que tienen la posibilidad de dar el servicio en esa ruta, cuando hay mucha demanda, los transportistas no son honorables o éticos... aprovechan la oportunidad para cobrar más, para dar un servicio más deficiente” Párrafo 33. Entrevista 21- A.

El descontento con el transporte público genera frustración mostrada en los entrevistados al tratar el tema (Entrevista 1, 4, 7, 14, 15, 16, 17, 20 21, 24, 25). El viaje en transporte público es incómodo, caro e ineficiente e incluso puede tornarse peligroso. Las opiniones se concentran en varios puntos (cuadro 32): el mal estado de las unidades de transporte, la actitud de los servidores (*choferes*), la forma en que manejan su unidad, la calidad y precio del transporte así como el caos que generan en la circulación. Los automovilistas apuntan a la afectación al tránsito y refuerzan la “necesidad” de tener un vehículo propio. “El transporte es “inseguro por los *choferes*, si es en *combi*... no están preparados, ¡son gente que aprendió a medio manejar!.. Corre uno muchos riesgos porque ellos corren... cometen... múltiples infracciones... la forma en que te cobran... ¡llevan un ruido espantoso!.. ¡Muy mal muy mal” Párrafo 10. Entrevista 7-A.

Las condiciones para circular se ven afectadas por el transporte público, que, por otra parte, esta relacionado con la sobrepoblación en la periferia metropolitana y la consecuente demanda. Los tiempos de recorrido se prolongan, la circulación se vuelve lenta, el servicio es malo. Un entrevistado hizo mención del intenso tráfico, al preguntar porque se genera mencionó:

“¿El tráfico porque se genera? Culpo mucho yo al transporte público, el transporte público abarca muchos carriles, hace movimientos muy raros de no cargar el pasaje donde corresponde, el estar en doble, triple fila, esperando pasaje, y es lo que hace que se haga un embudo” Párrafo 9. Entrevista 14A.

El comportamiento calificado como “impune” por algunos entrevistados (Entrevista 20) afecta a los automovilistas pues prolonga su estancia diaria al volante. La inexistencia de transporte público masivo implica una fricción a la movilidad en la periferia urbana. El Distrito Federal concentra la


infraestructura y permite mejor movilidad, pero existe una amplia franja externa donde el acceso se frena.

Otro factor determinante de la movilidad es la infraestructura vial. Esta región forma parte de la mancha urbana pero no es parte del Distrito Federal, y aunque ha recibido población proveniente de la ciudad, los servicios en general y las vialidades en particular no han sido adecuadas al crecimiento poblacional de los últimos 30 años. El incremento de viviendas en la región no corresponde a nuevas vías de comunicación, necesarias ante la cantidad de habitantes nuevos:

Las vialidades “están en mal estado, hablemos de baches, señalización, yo la conozco pero como vía esta mal, básicamente y... son insuficientes porque no se han adecuado al crecimiento de la población” Párrafo 11. Entrevista 4-A.

Entre 1970 y 2005 la población del municipio de Ixtapaluca pasó de 39 mil habitantes a casi 430 mil, es decir 390 mil personas nuevas. El flujo diario de vehículos se densificó, las vías siguen siendo las mismas, sus condiciones empeoran por el mayor uso, como resultado, la movilidad entre la ciudad y su periferia se frena, y la accesibilidad empeora.

Cuadro 32. CONDICIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO MENCIONADOS EN LA ENTREVISTA

Unidad de transporte	Son modelos antiguos de poca capacidad, están en pésimo estado, uso intenso, sin mantenimiento Son incómodas y se viaja con <i>sobrecupo</i>	
Choferes	No tienen educación vial, tratan mal a los pasajeros, usan lenguaje ofensivo, escuchan música con alto volumen	
Manejo de la unidad de transporte	manejan mal y sin precaución, provocan peleas en medio del tráfico sin considerar a los pasajeros	
Impacto al tráfico urbano	Originan tráfico, no tienen paradas fijas, paran en cualquier momento sin indicarlo, si tienen pocos pasajeros circulan lento frenando el tránsito	
Servicio	Largos tiempos de espera, los precios son más altos que en el Distrito Federal, el servicio es de baja capacidad	

Los proyectos inmobiliarios se han realizado bajo una coyuntura política que entregó el mercado de la vivienda a la inversión privada que ha invertido poco obteniendo a cambio grandes rendimientos. Los desarrollos se realizaron en locaciones con suelo a bajo precio, lugares lejanos, se construyeron miles de inmuebles con materiales de mala calidad y tamaño reducido. Entre más viviendas construidas, más ganancia, entre más lejos, el suelo es más barato, con estas condiciones se pudo construir viviendas “accesibles” destinadas a miles de familias. Cubrir la demanda de vivienda fue una meta política cumplida. Las empresas se encargan solamente del proceso hasta la entrega. Adquieren las tierras, los permisos municipales, organizan los créditos, construyen, venden,

entregan y se retiran, no responsabilizan de lo que ocurra después con la población y con el territorio ocupado; lamentablemente, las autoridades locales tampoco toman rienda de los problemas; esta situación es evidente en las vías de comunicación:

“se han desarrollado muchas UH y eso ha afectado porque se ha incrementado mucho el número de automovilistas... utilizando las mismas vías de los últimos años” Párrafo 12. Entrevista 4-A.

Las vías de comunicación que llegan a la Ciudad de México son corredores que atienden transporte de distintas jerarquías. La carretera México-Puebla (Federal y de cuota) es una vía de circulación importante a nivel local, regional y nacional. Ambas vialidades son distintas, la de cuota es la más utilizada por tener las mejores condiciones. Estas carreteras son usadas por la población pendular de la región de los Volcanes que incluye doce municipios, Chalco, Tlalmanalco y Amecameca entre ellos; por la población de las UH de Ixtapaluca, que consta al menos de 68 mil habitantes, por el transporte público de Puebla y Tlaxcala, por el transporte de foráneo del sur y sureste del país y por el transporte pesado de bienes de consumo del sur y sureste del país.

Las malas condiciones del transporte público y vías de comunicación afectan negativamente la movilidad cotidiana en la región Ixtapaluca. La población que habita esta franja suburbana se ha incrementado de forma alarmante en los últimos años, la carencia de atención política a este fenómeno demográfico se acompaña de la falta absoluta de planeación, la ausencia de infraestructura y servicios urbanos básicos afecta irremediablemente las condiciones de accesibilidad, lo que afecta también a su calidad de vida.

5.2. Vivienda y Unidades Habitacionales en Ixtapaluca

Este apartado se concentra en la historia de las viviendas de las personas entrevistadas. Se analizan los motivos de las familias para adquirir un crédito y comprar una “casa propia” así como la historia de su domicilio anterior y las posibilidades económicas (presupuesto) implicadas. Acceder a una vivienda en propiedad tiene un peso cultural importante, además de ser convertirse en un espacio necesario para el desarrollo de los hijos, representa la única opción de asegurar un patrimonio. Posteriormente se analiza el desarrollo de la vida familiar con el cambio de domicilio. La distancia al trabajo es uno de los problemas más importantes para los jefes del hogar.

Los proyectos se caracterizan por sus enormes dimensiones, el gran número de inmuebles y los habitantes que albergan, son causantes de una transformación territorial sin precedentes en esta franja de transición rural-urbana. El impacto se puede analizar desde distintos puntos de vista, en este trabajo se consideran las condiciones de la movilidad cotidiana y el manejo del tiempo de la población. Debido a que los recorridos consumen varias horas de la rutina, otras actividades importantes se reducen o desaparecen. La disponibilidad de tiempo se restringe y se hace necesaria una nueva organización de las actividades diarias, el impacto negativo se refleja en su calidad de vida, la población se muestra descontenta en su nuevo domicilio, la lejanía y mala accesibilidad a sus centros de trabajo es uno de los diversos motivos.

5.2.1. El sueño: vivienda propia en Ixtapaluca

Existen diversos motivos para comprar una vivienda en Ixtapaluca. Por lo general la población entrevistada se encuentra en una etapa de formación familiar y desarrollo profesional, surge entonces la necesidad de un espacio propio donde los hijos puedan crecer y desarrollarse sin restricciones de espacio. Hasta hace algunos años las familias jóvenes no compraban, los altos costos lo impedían, por lo general las casas “crecían” y se ampliaban según los ciclos de los miembros de la familia. Actualmente se ha facilitado el acceso a los créditos y se puede adquirir de inmediato un inmueble, la opción de rentar siempre ha sido percibida como una mala inversión, algunas personas prefieren pagar un crédito con la idea de que el sitio donde viven les pertenece. A continuación se anotan algunos comentarios sobre los motivos de compra en UH (Entrevistas 5, 17, 14, 15):

a) “estábamos rentando... necesitábamos un lugar propio, entonces se vino lo del crédito, estábamos pensando en construir pero dijimos: ¡esto ya urge!” Párrafo 4. Entrevista 17-A.

b) “tener acceso a una vivienda que sabemos que va a ser propia, porque en el “*De Efe*” era muy difícil, (pagar) una renta” Párrafo 13. Entrevista 5-A.

“rentábamos anteriormente, allá en la Colonia San Jerónimo Lídice en México. Quisimos tener una propiedad” Párrafo 5. Entrevista 15-A.

“vivíamos en un lugar muy pequeño, la renta nos estaba absorbiendo, y pues, no teníamos espacio para mis hijas, también para nosotros como pareja. Creo que, era el sueño de ambos, de querer tener algo propio, ya teníamos un promedio de doce o trece años rentando” Párrafo 5. Entrevista 14-A.



Imagen 19. PROPAGANDA POLÍTICA DE APOYO A LA VIVIENDA

Para las familias, la necesidad de una vivienda es latente, construir es muy caro y requiere de mucho tiempo de espera, por otra parte pagar renta se considera “dinero tirado a la basura”. Comprar una casa en la ciudad es inaccesible por su precio, obtener un crédito de construcción es casi imposible. La mejor opción son entonces las Unidades Habitacionales en municipios

conurbados, la periferia más lejana. Una entrevistada menciona: “es lo único a lo que puedes aspirar como trabajador de la clase media” Párrafo 16. Entrevista 19-B.

El secreto del gran éxito de estas viviendas es el fácil acceso a un crédito, el enganche es muy bajo y la vivienda se puede habitar en menos de un año. La posibilidad de recibir el inmueble casi de inmediato parece un sueño, era hasta hace poco inimaginable, en la entrevista 5 se menciona esta situación con asombro: “ese mismo día di el *adelanto*, que eran 1000 pesos nada más para que ya te *apartaran* tu casa... y después, ya que se cubrió el enganche, pues ¡nos dieron ya la casa!.. Estoy hablando de que pasaron ¡seis meses!” Párrafo 7. Entrevista 5-B.

La estrategia de venta de las empresas constructoras se basa en una “propaganda ilusionista”. Los anuncios y lemas que venden a los compradores es el espejismo de acceder a condiciones de vida con un estatus que no corresponde a la realidad socioeconómica de esta población. En algunos folletos informativos se lee (imagen 20): “un sueño para ti y tu familia: Lomas de Ixtapaluca. Calidad de vida residencial”; “Casas Geo: Te cambia la vida”, “Su casita: financiando sueños”, “El mejor camino a casa: Casas Ara hará tu casa realidad”, “Los Álamos. Casas solas al alcance de todos”, “Nada mejor que vivir en casa propia. Las Huertas de Chalco”. Lamentablemente la calidad de vida dista mucho de esta imagen. Existen entre los entrevistados, opiniones críticas a este modelo de vida (entrevistas: 16, 17, 22):



Imagen 20. PROPAGANDA DE UNIDADES HABITACIONALES EN IXTAPALUCA

a) “A mi no me gustan las viviendas en Unidad.... son muy pequeñas, no me gusta tratar tanto con los vecinos... me gusta tener privacidad, soy mas afecto a tener mi propio espacio. De hecho el costo de las viviendas ¡sale más caro!.. La única facilidad es que te la dan a crédito, la construye una inmobiliaria y la puedes pagar en 15 años, mínimo, hay algunos que piden créditos hasta de ¡30 años! Pero en realidad es más cara que construir tu propia casa. Nunca fue una opción ¿¡Ehhh!?!... ¡no! (risa) nunca me han gustado” Párrafo 32. Entrevista 22-A.

b) “mi opinión es que te venden esa *pseudo idea* de seguridad de hogar, y ya tienes tu casa que si es muy importante, pero te dan una especie como de ratoneras, a mi me parecen ratoneras” Párrafo 26. Entrevista 16-A.

Ven a cumplir tu sueño y el de tu familia

Lomas de Ixtapaluca

Aceptamos y tramitamos todo tipo de crédito

LLÁMANOS al 1720 9833

Calidad de vida residencial

Ofrecemos

- Casas 2 y 3 Recámaras y Sala de TV
- 1 Baño Planta Alta
- 1/2 Baño PB
- Magníficos Acabados de Lujo
- Piso
- Amplio Terreno,
- Estacionamiento al frente

Opción

- Posibilidades de Crecimiento hasta 112 m2

Además

- Amplias Áreas Verdes
- Zona Escolar
- Áreas Deportivas
- Zona Comercial

Ubicación

Su asesor:
Melania Carbajal
Cel. 04455-1613-7920

Imagen 21. „ESLOGANS“ DE VENTA DE VIVIENDAS EN UNIDADES HABITACIONALES

La ubicación de los conjuntos en Ixtapaluca es atractiva por la belleza del paisaje contiguo. La zona se localiza en la última franja urbana de la ciudad, en la periferia más externa, más allá solamente existe un paisaje impregnado de vida rural. La ilusión de vivir en un cinturón verde es un gancho infalible en la estrategia de venta: “me gustó el lugar... cerca de los volcanes...el clima... ¡muy limpio el aire!, cuando yo llegué !No había tantas construcciones! Mucho campo... en el camino y la carretera... veías a la gente con sus rebaños, era bonito... siempre me ha gustado más... los pueblitos, más tranquilidad y el silencio en la noche. Aparte era mi casa ¿no?. Tu espacio” Párrafo 3. Entrevista 19-A.

La propaganda de venta juega con las aspiraciones y anhelos de la población. Los planos de los inmuebles aparentan seriedad y profesionalismo, sin embargo una revisión crítica puede detectar a primera vista la estrechez de las viviendas. En el ejemplo aquí presentado (imagen 22) se puede comparar la dimensión del vehículo con el total de la construcción. La presentación de las habitaciones en el plano no concuerda con la dimensión de muebles reales y objetos dibujados al interior, ocurre entonces, que la población no percibe las verdaderas dimensiones.

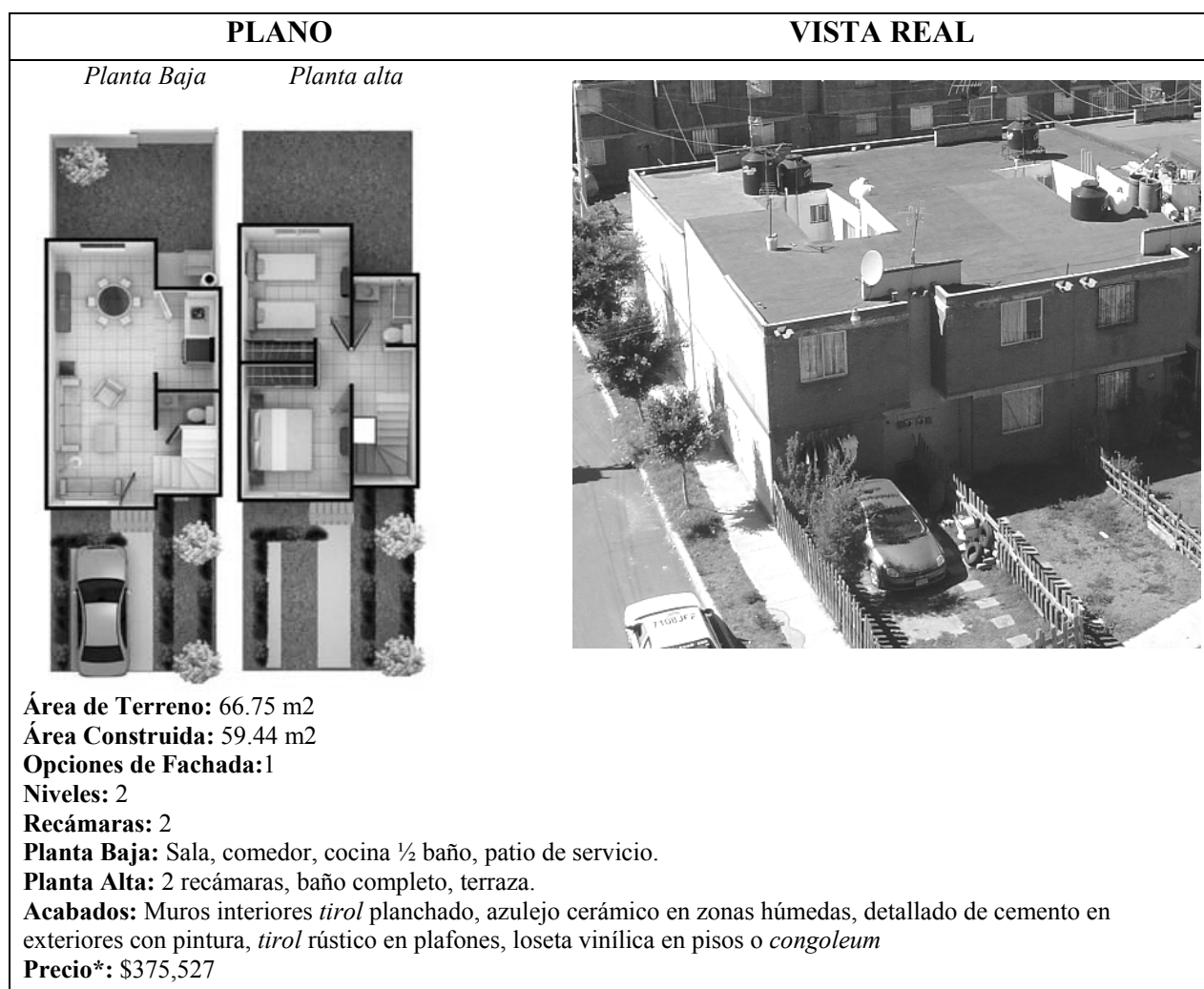


Imagen 22. DIMENSIONES DE LAS VIVIENDAS EN UNIDADES HABITACIONALES

La necesidad de vivienda de un amplio sector de la población se ha vuelto una de las empresas con mayores rendimientos en México. Las constructoras aprovechan la situación y explotan a los sectores con menores ingresos que de otra manera les resulta imposible tener un sitio para vivir con su familia:

- a) “estas empresas lo que hacen es abusar de la necesidad al no tener tú, la posibilidad de poder contar con cierta cantidad de dinero para construir tu casa, o sea si tu tuvieras 70 mil, ¡construyes!, o sea compras el terreno: 70 mil, construyes con otros 70 (mil), estamos hablando de 150 (mil) mas o menos, pero, ¿que pasa cuando no lo tienes junto?, entonces ese es el negocio realmente, y ellos te venden la casa en 800 mil pesos, cuando... les costó ¡150_mil!, por eso la mayoría de la gente... se mete al *Barzón*, y yo también ya lo estoy pensando... yo soy consciente de que es un robo ¿no?, así, ¡a granel!.. Es un robo tremendo, pero que haces ¿no?, esa es la otra” Párrafo 12. Entrevista 5-B
- b) “nunca he creído en las “*Unidades*”... debe de haber mejor planeación en ese sentido... creo que, que es un engaño un poquito eso de, de las *Unidades* para distribuir a la gente... están hechas en razón del negocio... no se preocupan por la gente, se preocupan por vender... si realmente pensarán en la gente les darían un espacio con patio... un espacio bastante más decente y.... no tomarían el agua de otras poblaciones para las unidades, o sea creo que realmente lo que están haciendo es más en razón de obtener negocios para las constructoras ¿no? y que a final de cuentas están provocando más problemas sociales. Párrafo 11. Entrevista 22-B.

Cumplir el sueño de la casa propia acarrea una realidad difícil de enfrentar. Por un lado está la mala calidad del inmueble, tema ajeno a esta discusión. Las consecuencias de los cambios son graves por su magnitud. La población que habita las UH es originaria de la Ciudad de México y no puede encontrar un empleo cerca de su nueva vivienda, el empleo original permanece en la ciudad, lejos del nuevo domicilio. Las consecuencias que tiene en la rutina, en la movilidad cotidiana y, por tanto, en su calidad de vida son el centro de interés de este análisis.

5.2.2. El sueño se vuelve pesadilla: movilidad cotidiana

“han crecido las UH impresionantemente ¡pero en la periferia de la periferia de la Ciudad de México!, ni siquiera en la periferia de la Ciudad de México, sino en la periferia de la periferia de la Ciudad de México” Pfo. 26. Entrevista 16-A.

Una vez que se cambia el domicilio y se toma posesión de la vivienda se presentan transformaciones importantes para la familia. El centro de actividades se desplaza, se crean nuevos centros de actividad social, de actividad económica, centros de consumo, se usan distintas vías de comunicación, medio de transporte y el traslado se modifica. La vivienda es un espacio nuevo al que hay que adaptarse, su interior es estrecho, el hacinamiento se hace evidente, se generan problemas de convivencia a nivel vecinal por la cercanía extrema, también a nivel intrafamiliar. Las mensualidades reducen el presupuesto, la deuda se proyecta a los siguientes 20 o 30 años. La rutina se ve impregnada de un nuevo elemento, el jefe del hogar tiene que viajar al trabajo en Ciudad de México, si se trata de una pareja, las mujeres no pueden laborar, tienen que estar pendientes de los hijos, al estar lejos han perdido la red de apoyo familiar (abuelos, tíos, primos).

La realidad que se vive en el nuevo domicilio afecta a los miembros de la familia de distintas formas, el presente trabajo se concentra en la población trabajadora que sustenta el hogar, que por la ubicación de los conjuntos de vivienda se han convertido en *commuters*. La principal afectación es la nueva relación que se establece con el sitio de trabajo, lo que significa recorridos diarios de entre hora y media y dos horas y media. La nueva situación significa pasar la mayor parte del tiempo fuera de casa, lo cual incrementa el esfuerzo físico y afecta las relaciones intrafamiliares, deteriorando así la calidad de vida. Esto se reflexiona claramente en los diálogos:

- a) “¡ Ay no ¡ la verdad es que no, nunca pensé que me costara tanto trabajo trasladarme, que hiciera yo tanto tiempo y que hubiera ¡tanta gente! que se batallara tanto con el transporte, y el tiempo... la distancia” Párrafo 4. Entrevista 24.
- b) “La mayoría de la gente que nos venimos hasta acá hasta a las orillas es por el fin de tener algo propio, cuando... ya nos vamos a vivir en la propiedad que hemos comprado nos damos cuenta que no es como nosotros pensábamos, en primera por el costo de la casa, y en segunda el tiempo que invertimos en trasladarnos a nuestro trabajo... es un costo físico y de dinero y tiempo” Párrafo 42. Entrevista 24.
- c) “En realidad yo no vi... las inconveniencias a largo plazo, yo lo que quería era que mis hijos tuvieran un lugar donde vivir” Párrafo 27. Entrevista 6.
- d) “fueron más las desventajas... no hay suficiente trabajo, entonces esa misma situación es la que nos orilla a ir hasta el Distrito Federal, la mayoría de los que viven aquí... no hay empleo, o muchos se vienen con empleo de allá” Párrafo 14. Entrevista 15-B.

Esto representa reducir tiempos para otras actividades, como son las necesidades básicas, se restringe el número de horas sueño, el tiempo para recesos y alimentos de medio día se vuelve escaso. Para esta población, la vivienda se transforma en un lugar donde dormir, no se disfruta el espacio propio, ni a la familia, a veces falta el tiempo para el descanso. Las rutinas extremas representan un cansancio acumulado y un desencanto con la nueva situación:

“yo creo que era una combinación de todo, el desgaste físico ¡es mortal!... te compras la casa con la ilusión...pero... Una casa a la que nos puedes habitar realmente, si no, llegas, ¡y duermes! ¿No? en lo que se puede, porque no, no, ni siquiera puedes dormir, ¿que te gusta? a las 12 que te acuestes, levántate a las 4, 4 y media o sea, máximo 5 horas dormía, ¡y era diario!.. Era el desgaste físico y económico...la disyuntiva de, ¿Qué hago? ¿Pago pasajes? ¿O comemos?” (Párrafo 10. Entrevista 19-B)

Además del cansancio físico, los pagos mensuales afectan el presupuesto familiar y se vuelven “dolosos” (entrevista 5), especialmente es la diaria desilusión la que empaña la felicidad de tener la casa propia. La preocupación por las mensualidades es constante (Entrevistas 5, 11, 12, 13, 14, 15, 19. Al mismo tiempo resulta frustrante para los compradores la mala la calidad del inmueble adquirido. Las constructoras realizan megaproyectos a una gran velocidad, y no cubren los estándares de calidad, el deterioro se presenta al poco tiempo de ser habitados. Es lamentable ver lo que pasa con la “casa soñada”:

“el material de fabricación ¡es pésimo! no necesitas tener conocimientos... de obra civil... si mueves algo, se puede caer todo, es impresionante que... la red eléctrica va entre los muros, pero no protegida por norma, si hay una fisura porque se mine el agua pluvial, puede haber incluso riesgo de un corto interno, entonces, te ofrecen planos pero sólo de las medidas, pero no de la distribución real, y ¡vamos! Si no me coincidió lo que me dieron de material, pues lo voy a hacer coincidir... te das cuenta que el coste real es muy caro, porque el material es pésimo” (Párrafo 54. Entrevista 25).

La desilusión de la población que emigra y habita una vivienda en Unidad Habitacional de Ixtapaluca se compone de diversos factores. No hay servicios ni equipamiento urbano, las constructoras no cumplieron lo prometido en su propaganda. Las viviendas son muy estrechas y las familias viven hacinadas, existe una sensación de falta de espacio e intimidad en todo el conjunto habitacional. En relación al empleo, la lejanía y pésima accesibilidad convierten la vida diaria en un recorrido interminable, la posibilidad de encontrar un empleo digno en la región es nula, por lo que la movilidad es “obligada”. El deterioro de los materiales y la mala calidad del inmueble afectan el bienestar de la familia.

La situación de vida se vuelve complicada por factores que salen del alcance de la familia, ante esta situación extrema han comenzado a haber reacciones para “escapar” en busca de una mejora. La gente comienza a plantearse si vale la pena seguir ahí “a toda costa” o si no sería conveniente un cambio radical y volver a emigrar. Es común encontrar en las calles cerradas de San Buenaventura, viviendas abandonadas con letreros de venta o traspaso (Entrevista 24) (imágenes).



**Imagen 23. SAN BUENAVENTURA, IXTAPALUCA:
CASAS EN VENTA Y/O TRASPASO. NOVIEMBRE DE 2009**

Fuente: Arango, 2009. Imágenes tomadas en San Buenaventura, Ixtapaluca. 11.11.2009

5.3. El manejo del tiempo de los entrevistados

El análisis del manejo del tiempo y del transcurso de las rutinas individuales permite acercarse a la calidad de vida de la población, es importante tomar en cuenta la distribución de las horas dedicadas a actividades primordiales como el descanso, la alimentación o el ocio. Al vivir lejos del sitio de trabajo, una parte importante del día se usa en el traslado. En total, la jornada de trabajo y la movilidad, hace que la población representada por los entrevistados pasé entre 10 y 16 horas al día fuera de casa. Estas rutinas afectan la administración del hogar y la convivencia con la familia; a nivel personal, estas personas dedican sus días a trabajar y viajar, el cansancio acumulado y la falta de tiempo para otras actividades se torna en un callejón sin salida, es decir, su calidad de vida ha empeorado por comprar una casa en Ixtapaluca.

5.3.1. Movilidad cotidiana y rutina: caracterización por tipo de actividad

Para obtener información sobre el manejo del tiempo se registró la sucesión de actividades durante un día normal, desde la hora en que se levantan hasta el momento en que van a dormir. Posteriormente se analizó la información (rutinas) para clasificar las actividades principales. Por lo general, el día comienza con el aseo personal, y según la hora en que despierten, su preparación incluye o no un desayuno. Posteriormente se trasladan al trabajo, la duración de la jornada varía de persona a persona y de profesión a profesión; la mayoría cuenta con un descanso para comer a medio día (almuerzo), al final de la labor, se trasladan a su domicilio, donde, si es posible, atiende labores del hogar, convive con la familia (hijos) y disfruta un poco de tiempo libre antes del descanso.

Al revisar las rutinas fue posible generar una clasificación propia de las actividades particulares que presentan los casos de estudio (cuadro 33). Es curioso que el abasto del hogar no se mencionara como actividad importante durante la semana. Para muchos, es una actividad de fin de semana. Las prolongadas estancias fuera de casa, obligan a los *commuters* a un gasto extra de comidas durante el día.

**Cuadro 33. CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES.
MANEJO DEL TIEMPO Y RUTINA EN IXTAPALUCA**

Nominación de la actividad	Descripción
<i>Mañana</i>	Se refiere a actividades secundarias que se realizan entre el momento en que se levanta, hasta que sale de su vivienda, incluye aseo y arreglo personal, desayuno, aunque no en todos los casos, y la preparación de los hijos.
<i>Movilidad</i>	Tiempo que se usa para llegar a su centro de actividades y después para regresar a su hogar al final de la jornada. Incluye caminos a pie, transbordos y el traslado mismo ya sea en transporte público o auto propio.
<i>Trabajo</i>	Es la jornada de trabajo en su totalidad, independiente de los recesos. En ocasiones la existencia de más de un trabajo en un sitio distinto trae consigo una movilidad intermedia.
<i>Almuerzo</i>	Principalmente se refiere a la comida de medio día, incluye también los descansos, café o refrigerios por la mañana. Todo dentro de la jornada de trabajo.
<i>Hogar</i>	Las labores del hogar implican limpieza (casa y ropa), preparación de alimentos pero también la atención a los hijos (revisión de tareas).
<i>Libre</i>	Después de las obligaciones, por lo general al final del día, hay tiempo para otras actividades. Se incluye la <i>merienda</i> o cena, jugar con los hijos, ver televisión, leer, “platicar”, o “no hacer nada”.
<i>Dormir</i>	El final del día queda marcado por el inicio del descanso principal. Esta denominación engloba a las horas de sueño durante la noche.

Uno de los resultados más valiosos de las entrevistas, ha sido el registro de las actividades diarias a detalle (hora por hora), es decir el registro de Manejo del Tiempo/Time Budget (MT/TB), su análisis ofrece un indicador de calidad de vida de la población en Ixtapaluca y del papel que juega la movilidad. Su representación se ha hecho a través de dos gráficas con estructura de reloj que indican la sucesión y tiempo de las actividades principales durante las 24 horas del día. Por falta de espacio sólo se incluyen esquemas de seis entrevistados que representan los tres tipos de rutina encontrados:

1. Mujeres limitadas por su situación civil y/o el nivel de instrucción que *pendulan* en transporte público: Entrevista 16 y 19
2. Hombres profesionales que *pendulan* con auto: Entrevista 4 y 17
3. Maestros y profesionales que trabajan en Amecameca y no viajan a la Ciudad de México: Entrevistas 5 y 23

Un primer factor que determina la diferencia de manejo de tiempo es el género. Las mujeres se organizan de otra forma, sus prioridades y condiciones materiales son distintas y con frecuencia presentan ciertas desventajas en comparación con los hombres entrevistados. Las mujeres concentran su energía en atender a la familia, lo que restringe sus horarios para trabajar e interrumpe su formación profesional. Ambos factores ocasionan que este grupo perciba menores ingresos, lo que limita su acceso a un vehículo propio, por tanto, sus condiciones de vida en total y de movilidad en particular son peores (Entrevistas 1, 6, 10, 13, 16, 19, 20, 24). Algunas mujeres están solas al frente de sus hijos y son jefas de hogar (Entrevistas 6, 16, 19 y 24).

Hay un grupo importante de *commuters* profesionales. La mayoría son hombres, en este grupo sólo hay dos mujeres. Se trata de personas con estudios universitarios que han desarrollado su carrera con trabajos estables, de alto nivel y responsabilidad y por tanto, bien remunerados. Esta especialización les “condena” a la movilidad, sus sitios de empleo son puntuales y están todos en la Ciudad de México, difícilmente encontrarían empleo en la región donde viven. Por lo general se trata de hombres jóvenes con vehículo propio que están al frente de posiciones estratégicas. Tienen largas jornadas de trabajo, altos niveles de estrés y cansancio excesivo, sin embargo, se muestran satisfechos por su éxito profesional y por el bienestar material otorgado a su familia.

El tercer subgrupo está conformado por algunos maestros de la Escuela Normal de Amecameca (Entrevistas 5, 12, 13 y 22). Su decisión de emigrar a la región Ixtapaluca significó un cambio positivo. El empleo en Amecameca les ofrece la oportunidad de desarrollarse profesionalmente, para ellos ha sido una opción que mejoró su calidad de vida. El manejo del tiempo es muy distinto al de aquellos que *pendulan*, se puede afirmar que tienen mayor bienestar, sus rutinas son más relajadas, tienen recorridos cortos al trabajo, pueden dormir más horas, pasan más tiempo con la familia y tienen a la vez el bienestar económico que les otorga su empleo especializado. Este grupo contrasta con las rutinas extremas de las personas que trabajan en la Ciudad de México.

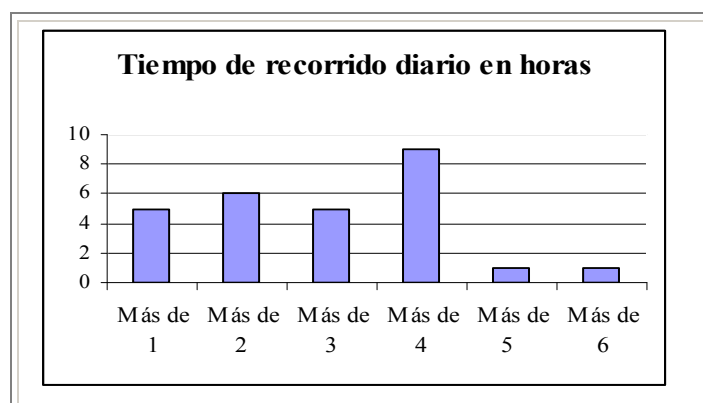
En el siguiente apartado se analizarán los relojes de rutina de los seis entrevistados que representan a los grupos antes mencionados, asimismo se presentará una visión global del manejo del tiempo por actividad para los 25 entrevistados (cuadro 34).

Como se ha mencionado los jefes de hogar pasan entre diez y dieciséis horas fuera de casa, para muchos significa la mitad del día (2, 3, 5, 8, 15, 19 y 25). Las causas son distintas y se combinan, trabajan en la Ciudad de México y el traslado es largo, sus empleos les demandan muchas horas de trabajo o tienen más de un empleo.

**Cuadro 34. PRINCIPALES ACTIVIDADES Y
TIEMPO FUERA DEL HOGAR EN UN DÍA NORMAL**

Número	Sexo	Edad	1. Dormir	Hora de levantarse	2. Mañana	3. Movilidad	4. Trabajo	5. Almuerzo	6. Hogar	7. Libre	Horas fuera de casa
1	F	49	8	6.00AM	1	4.5	6.5	1	2	1	12
2	M	38	4.5	4.30AM	1	4.5	11	1	0	2	16
3	M	30	6.5	6.30AM	1	3.5	10	1	0	2	16
4	M	44	4.5/6.5	4.30/6:30AM	0.5/1	4/1	13.5/10	1.5/1	0/2	0/2.5	19/12
5	M	35	7.5	5:30AM	1	2	9.5	1.5	1.5	1	13/1
6	F	35	9	9:00AM	1	3	9.5	0	1.5	0	8.5
7	F	47	7.5	5:30AM	1	2	7.5	1.5	2	2.5	10
8	M	45	5.5	3:30AM	1.5	4	10	1	1	1	15.5
9	M	36	6.5	6:00AM		4	7.5	1.5	1.5	2	13
10	F	26	7	8:00AM	2	3	8	1	1	2	11.5
11	M	21	6	4:30AM	0.5	3	9	1.5	1	3	12
12	M	37	7	5:00AM	1.5	1.5	8.5	1.5	1.5	2.5	11.5
13	F	36	7	5:00AM	1.5	1.5	8.5	1.5	3	1	9.5
14	M	46	7	4:30AM	1	3	7	1	3	2	9.5
15	M	35	6/5.5	5:30/4:30AM	0.5	2/4	11/9	1/1	1.5	1/2.5	15/13
16	F	36	8	8:00/7:00AM	1.5	5/1	6/4	0.5/1	1/3	2/2.5	11/3
17	M	41	4	4:00AM	1	4	10.5	1.5	1	2	16
18	M	30	8	10:00AM	2	1	10	1	1	1	12
19	F	41	4/7.5	4:00/6:30AM	1	6.5/1	9/7	0/1	2.5/3	1/3.5	15.5/5
20	F	45	6	5:00AM	1	2.5	8.5	1.5	2.5	2	12
21	M	41	7/8	6:00AM	1	5.5/2	6.5/7	0/1	2/3	2	12
22	M	35	7	7:00/6:00AM	0.5	2.5	9	1.5	0	2.5	13
23	F	40	6.5	4:30AM	2	1	8	1	2	3.5	9
24	F	37	7	7:00AM	1	4.5	5.5	1	2	2	10
25	M	41	6	4:00AM	1	4	10	1	1	1	14

Dentro de las actividades realizadas las de mayor importancia son: la movilidad, las horas de sueño y la jornada de trabajo. A continuación se analizan algunos indicadores para la totalidad de los casos (gráfica 1, 2, 3 y 4). En cuanto al tiempo de recorrido diario, la mayoría requiere entre una y cuatro horas. Las personas que sólo necesitan una hora son las que trabajan en la región. En total catorce personas viajan entre tres y cuatro horas.

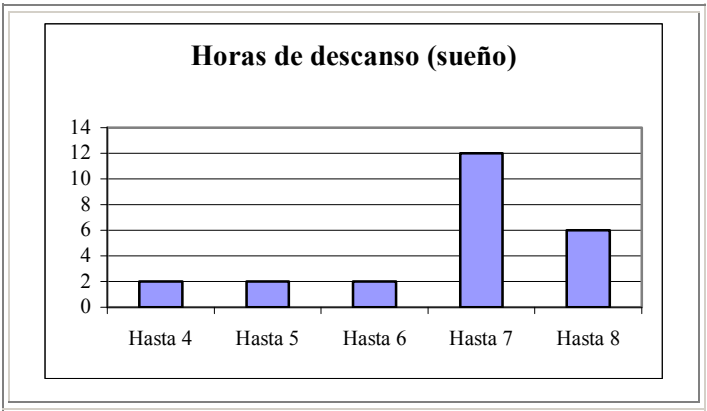


GRÁFICA 1. TIEMPO DE RECORRIDO DIRAIO EN HORAS

Las horas de descanso se reducen en proporción al incremento de las jornadas de trabajo y de los traslados. Hay cuatro entrevistados que duermen entre cuatro y seis horas. La cifra de horas sueño promedio es entre seis y siete. En comparación con el tiempo dedicado a la movilidad y a la jornada laboral, se hace evidente que el descanso es poco para algunas personas (ver cuadro 35). El caso más impactante fue el entrevistado 4-A, su rutina incluía un promedio de 13.5 horas de trabajo por día, dormía cuatro y media y se trasladaba otras cuatro, por eso se ha seleccionado para el análisis de manejo de tiempo del siguiente apartado.

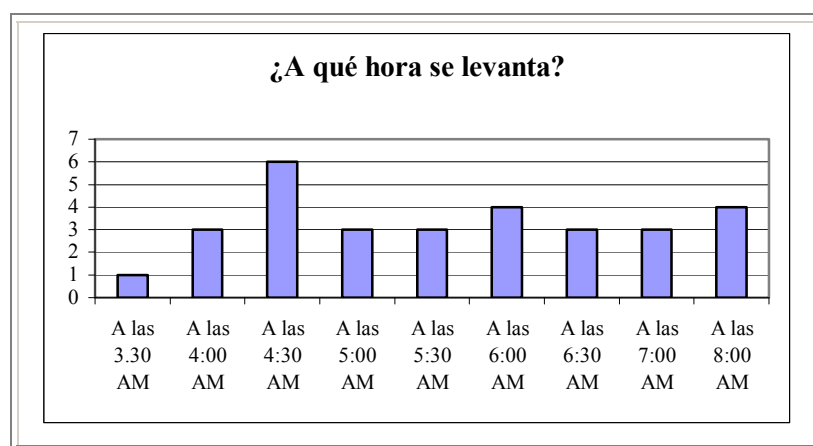
Cuadro 35. INDICADORES DE PRINCIPALES ACTIVIDADES EN LA RUTINA

Entrevista	Sexo	Sueño	Movilidad	Trabajo	Auto
2	M	4.5	4.5	11	No
4-A	M	4.5	4	13.5	Si
8	M	5.5	4	10	Si
9	M	6.5	4	7.5	Si
11	M	6	3	9	Si
16-A	F	8	5	6	No
19-A	F	4	6.5	9	No
21-A	M	7	5.5	6.5	Si
24	F	7	4.5	5.5	No
25	M	6	4	10	No



GRÁFICA 2. HORAS DE DESCANSO (SUEÑO)

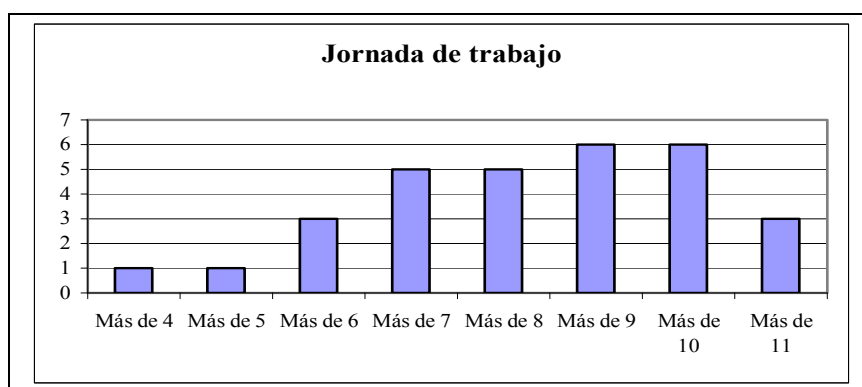
Algo que caracteriza a la Ciudad de México es que la población trabajadora inicia su jornada laboral muy temprano, especialmente en la periferia. El movimiento en las entradas de la ciudad comienza a las cuatro de la mañana. Entre más lejos del centro esté el domicilio, más temprano tiene que levantarse para llegar a su trabajo, este es el caso de los individuos entrevistados en la región Ixtapaluca. La mayoría de ellos ya se encuentran en camino entre 3:30 y 7 de la mañana (gráfica 3). Si esto se compara con ciudades europeas, la diferencia es muy grande.



GRÁFICA 3. ¿A QUÉ HORA SE LEVANTA?

Según la Ley Federal del Trabajo, la jornada laboral no debe rebasar las ocho horas diarias. La realidad en la Ciudad de México está lejos de este supuesto legal. Hay un número importante de personas que trabajan más de ocho horas y hasta más de once, algunos por tener que atender dos empleos para completar el presupuesto familiar (gráfica 4). La escasez de trabajo y el exceso de demanda sobre el existente, permite que los empleadores aprovechen para aumentar horas extras, recortar personal y reducir costos, con lo que sus ganancias incrementan. El siguiente comentario describe esta situación:

“*ahorita* por la situación esa es una tendencia en muchas empresas, pagarte poco, exigirte mucho y horarios muy amplios eso es algo generalizado... dame más, por lo mismo, en el mejor de los casos, y si no, viene una reestructuración, aprovecho y recorto prestaciones, *alo mejor* el sueldo no te lo puedo bajar, pero las prestaciones si te las puedo quitar en una revisión de contrato” Párrafo 36. Entrevista 4-B.



GRÁFICA 4. JORNADA DE TRABAJO

El panorama de las rutinas ofrece una introducción al siguiente apartado donde se hace un análisis a profundidad. Manejar y seleccionar la información no ha sido fácil, las personas han aportado datos y opiniones muy valiosas. En ocasiones fue difícil tener que renunciar a pasajes textuales. La visión general nos acerca a la situación que vive la gente que habita los conjuntos habitacionales de Ixtapaluca. Para analizar a detalle el manejo del tiempo es imposible mencionar todos los casos. A continuación se presentan seis entrevistados representativos, todos son diferentes y presentan

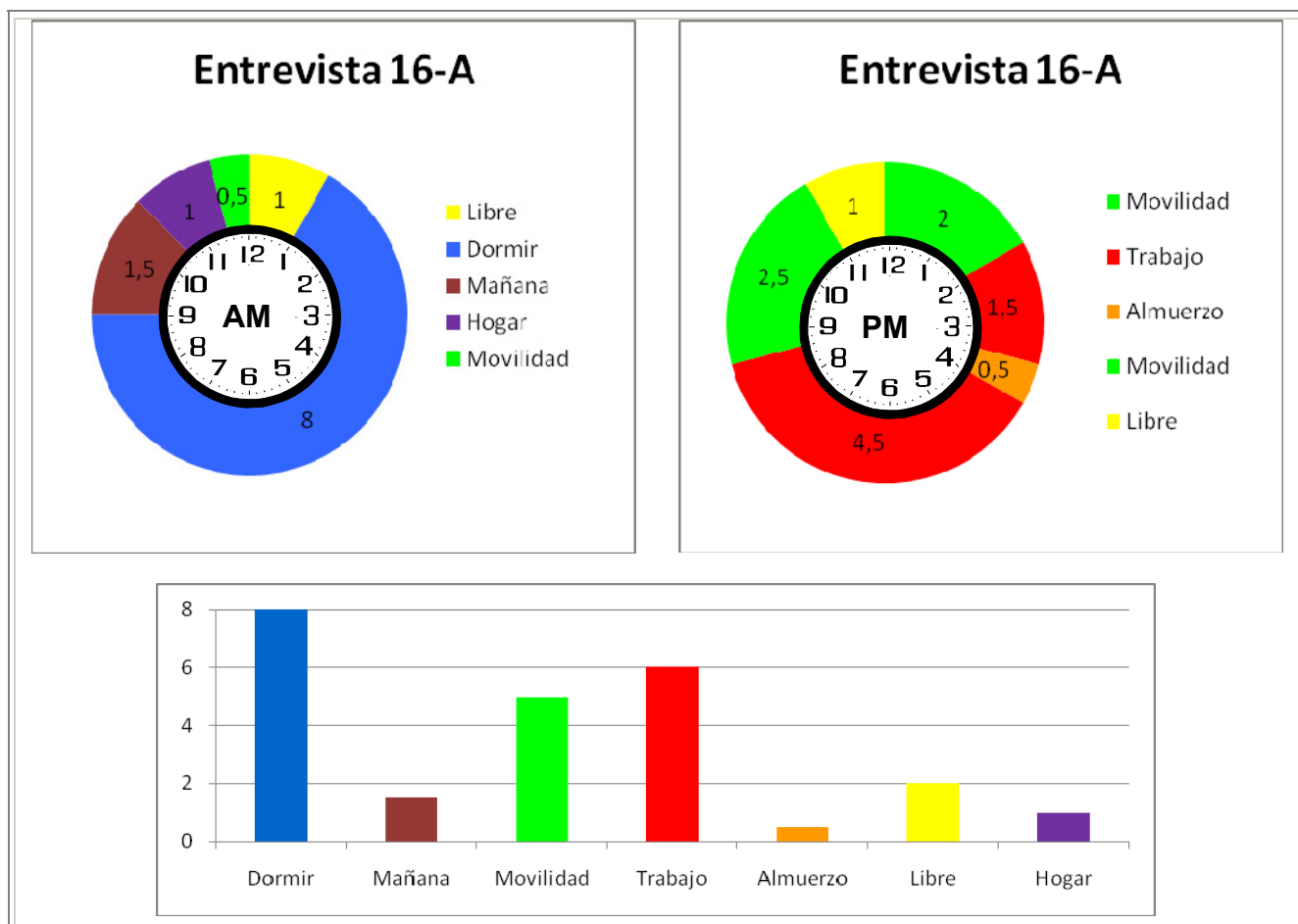
opiniones en común, pero sobretodo, muestran lo urgente que resulta atender los problemas que roban el bienestar a su vida diaria.

5.3.2. Reloj de rutina: propuesta de análisis

La rutina de cada persona refleja el manejo del tiempo individual. Se han mencionado las actividades principales y un esquema general de las horas dedicadas a cada una de ellas; en este apartado se analiza lo que ocurre durante un día completo para los ejemplos seleccionados. Para representarlo se ha desarrollado una grafica-reloj o reloj de rutina que despliega las actividades según su duración sucesiva. Para cada persona se presentan dos gráficas que indican cada mitad del día: AM y PM. El análisis de seis casos nos permite acercarnos a la calidad de vida de esta población, las condiciones de su movilidad cotidiana, sus limitantes y los problemas que afectan el diario transcurrir de su vida.

a) mujeres limitadas por su situación civil y/o poca calificación que pendulan en transporte público

Entrevista 16: “vivo en la ciudad y duermo en mi casa”¹⁰: Es una mujer que vive en una casa propia en un municipio de tradición pendular. Es madre sola con un hijo de 15 años; jefa de hogar y sin apoyo económico del padre. Aunque ha trabajado en la región, considera que los trabajos no son buenos, le atrae mucho su trabajo en la Ciudad de México por la convivencia con personas “diferentes”, no cree poder encontrar algo similar en la región. Se siente satisfecha con su empleo aunque se encuentre lejano a su domicilio: “realmente ese trabajo me agrada y me gustaría hacerlo toda la vida, lo complicado es la distancia y el salario” Párrafo 22. Entrevista 16-B.



GRÁFICA 5. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 16-A

Con ésta persona se realizaron dos entrevistas consecutivas. En el primer periodo realizaba su trabajo en una oficina por las tardes, su trabajo estaba en la Ciudad de México (ver gráfica). La jornada comenzaba a las dos de la tarde y terminaba aproximadamente a las ocho de la noche. No contaba con vehículo propio, nunca ha tenido y lo consideraba difícil por su limitada situación económica. Se mueve en transporte público lo que implica traslados largos y a veces impredecibles. Su situación de movilidad es riesgosa, en especial por la hora en que regresa a su domicilio. Su recorrido diario implica cinco horas por día, casi el mismo tiempo que trabaja. Por el tipo de rutina que tiene puede dedicarse poco al hogar y dispone de tiempo limitado para otras actividades. En sus días libres el cansancio acumulado le impide trasladarse a cualquier sitio: “casi no salgo, sólo quiero estar en mi casa, no tengo ganas, tengo suficiente de estar todo el tiempo fuera” (Párrafo 22. Entrevista 16-A).

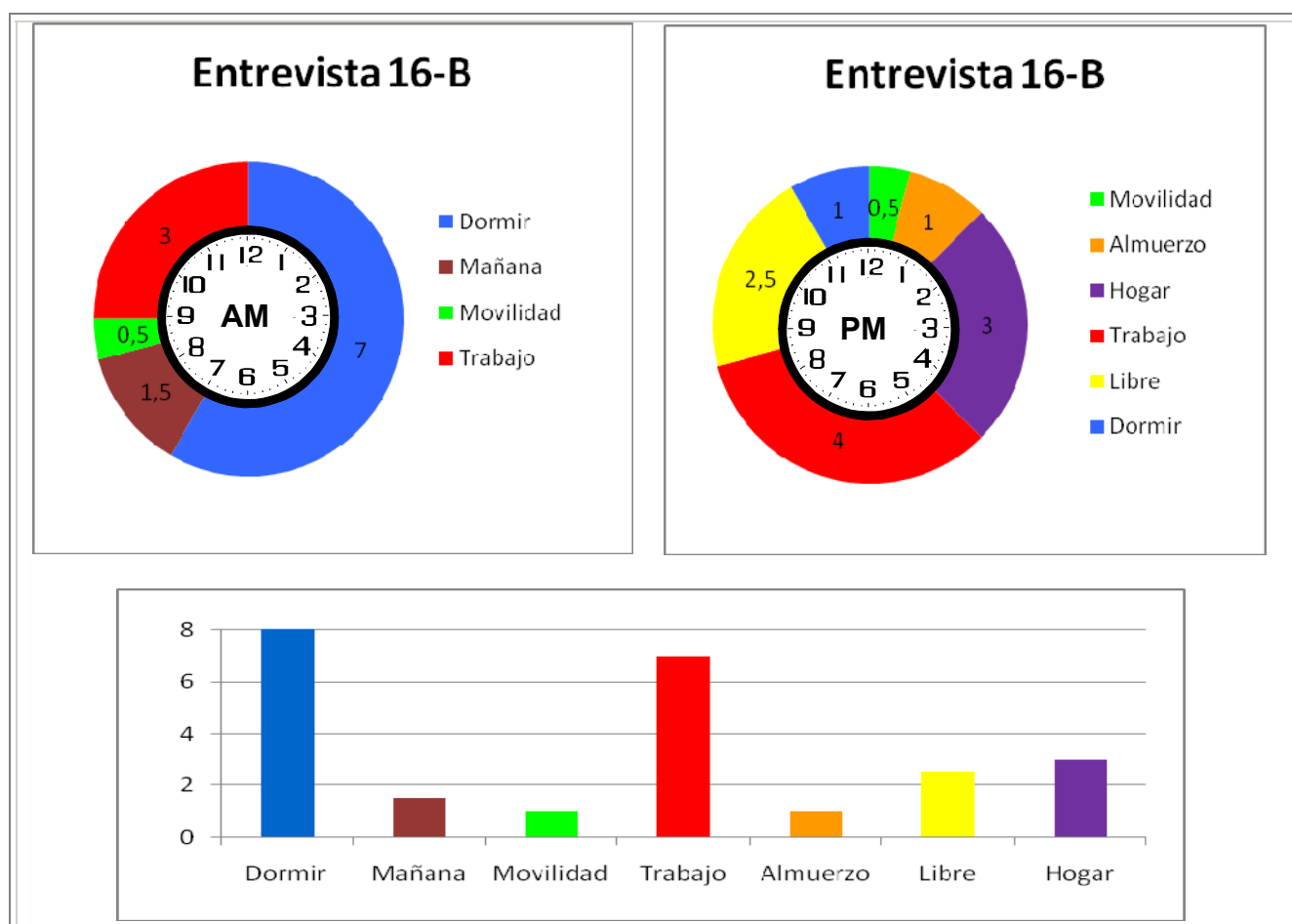
Aunque la movilidad promedio es de cuatro horas al día, los traslados se prolongan con frecuencia, existen factores que lo hacen impredecible. “En promedio (hago) de dos horas 45, hasta tres o mas (risa). De regreso varía porque de ida vamos sobre el reloj, y hay que ir con el tiempo muy justo, regularmente hago dos horas y media salvo que haya una complicación en la carretera, y de regreso pues es cuando me aviento hasta tres horas y media porque vengo mas lenta, me doy el *chance* de comprarme un refresco, pararme y tomar hasta un café y una torta, lo que no puedo hacer en la mañana” (Párrafo 7. Entrevista 16-A). Las prolongadas estancias fuera de casa le dan la sensación

de no habitarla...”se ha convertido en un lugar de paso, nada más lo uso para dormir” (Párrafo 23. Entrevista 16-A).

Una de las actividades que se ven afectadas por su ritmo de vida es el tiempo para los alimentos: “descanso para comer de tres y media a cuatro. Regularmente no salgo, hay una señora que lleva comida y a una compañera le encargo que me compre en la mañana y me lo deja en mi lugar. No tenemos comedor (Párrafo 17. Entrevista 16-A). Como en muchos casos, no hay tiempo disponible para los alimentos, el ritual de comprar los ingredientes, preparar la comida, sentarse a compartir y degustar, es inexistente y pasa a segundo plano.

Se presentó un cambio importante de un año al otro en su vida laboral, lo que implica viajar solo dos o tres días por semana a la Ciudad de México. Parte de trabajo lo hace a distancia desde “la comodidad de su hogar”. Esta es sin duda, una transformación positiva, no obstante necesita aprender a organizar su día, la inercia de la rutina anterior, hizo necesaria la adaptación, el cansancio acumulado la afectó los primeros meses. Al no tener un horario fijo, le costaba comenzar a trabajar y concentrarse. Las labores del hogar, y el simple hecho de poder estar en casa le consumían tiempo y le resultaba placentero:

“me tomó bastante tiempo poder organizar los tiempos, porque fue muy extraño, parecía que estaba muy cansada y dormía *muchísimo muchísimo muchísimo*. Y cuando ya me despertaba me ponía a hacer labores cotidianas de la casa para dejar cómodo el espacio de trabajo y poder trabajar a gusto, ¡pero se me iba el tiempo!” (Párrafo 52. Entrevista 16-B).



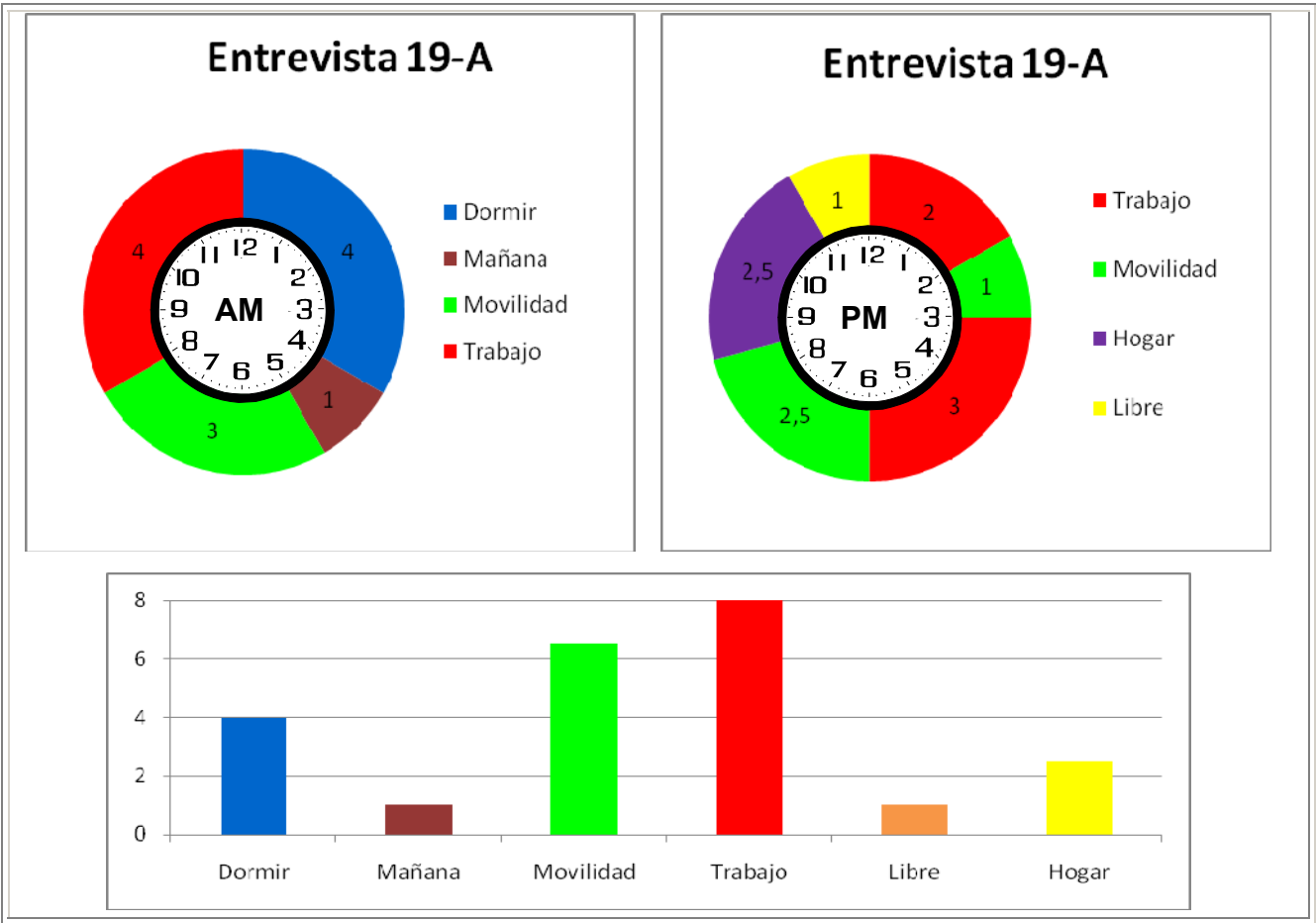
GRÁFICA 6. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 16-B

La mayor disposición de tiempo le permitió buscar un ingreso extra, al parecer necesario. Su jornada de trabajo incrementó, aún así, sigue siendo una ventaja el tiempo que le ha ganado a la movilidad. La nueva rutina le ofrece una sensación de bienestar, la hace sentirse más tranquila y le brinda mayor tiempo libre:

“(estoy) mucho más relajada... no tan estresada, cómoda porque ya no estoy tan agotada... disponibilidad de tiempo, mucho... me organizo para hacer el trabajo... puedo estar con mi hijo, estar en mi casa, tener otro trabajo... para contar con un poco más de ingresos... ver a mis amigos... cosa que a veces no me daba tiempo” (Párrafo 17. Entrevista 16-B)

Entrevista 19

Esta persona, también de sexo femenino vive en una UH en Ixtapaluca. En la primera entrevista vivía en esa casa con su familia completa, sus dos hijos y su esposo. La rutina era tan extenuante (ver gráfica) que pronto se volvió insostenible. En total se conjugaron factores que dieron un giro a su vida. Al siguiente año no tuvo otra salida que volver a la Ciudad de México, la causa decisiva fue que su hijo menor enfermó de gravedad. La nueva situación incluía un cambio de domicilio, la lucha contra la enfermedad y la separación de su pareja. Por fortuna su empleo estable le permitió superar la situación, en especial porque se quedó sola al cuidado de los hijos.



GRÁFICA 7. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 19-A

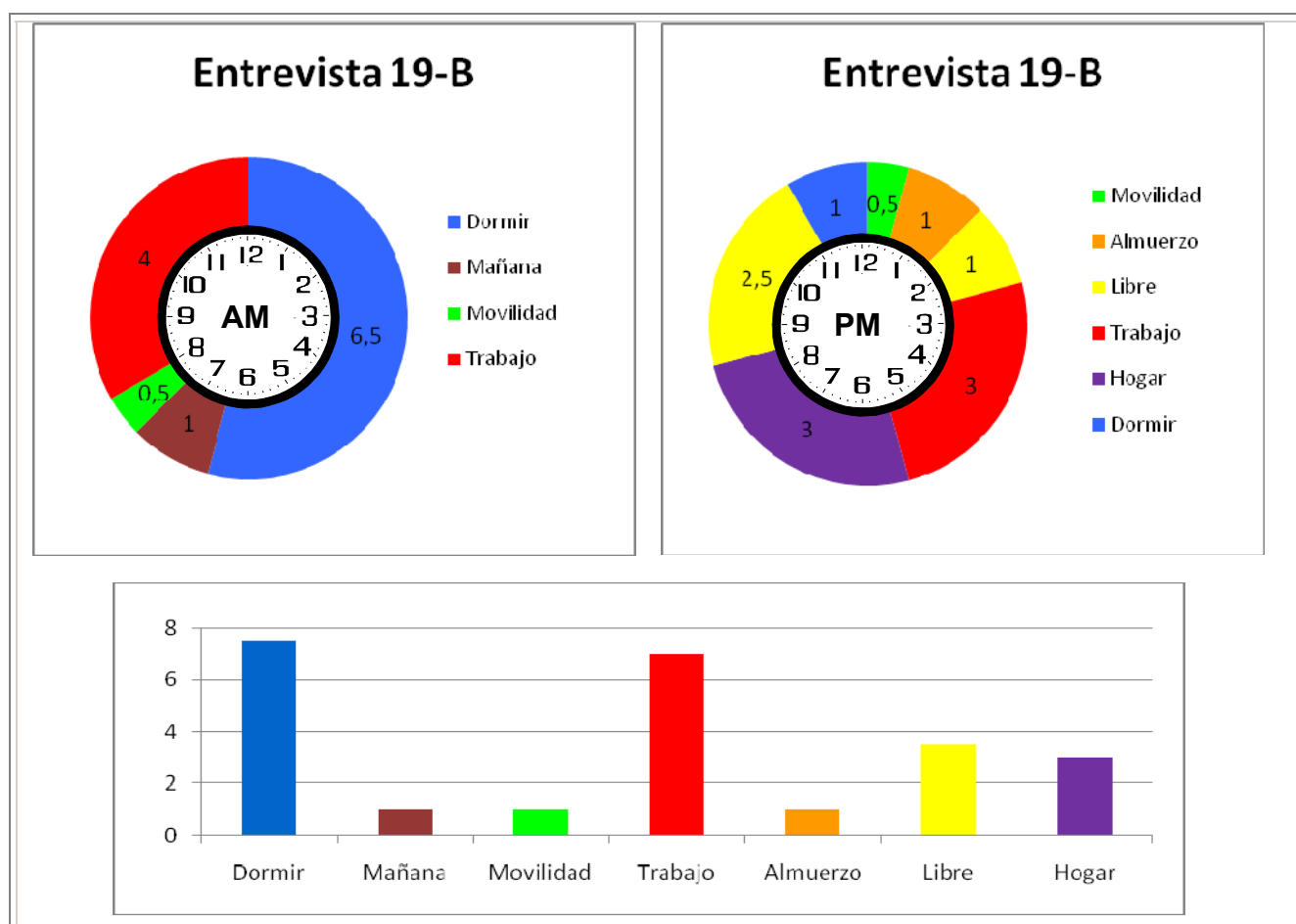
Esta rutina es la más impresionante por su intensidad. El descanso de sólo cuatro horas es más impactante al compararlo con las horas dedicadas a la movilidad diaria, realizada en transporte público. El día se cubría con trabajo y movilidad, al final de la jornada se atendía a los hijos y el hogar. Algo común en los entrevistados es que su día comienza muy temprano y a ritmos acelerados, este es un buen ejemplo:

“Me levantaba como a las 4 y media. El baño, arreglarme, ni tiempo nos daba de desayunar, tomaba un vaso de leche, arreglaba a mis niños, dormidos, de repente, y vámonos, córrele a la *pesera* y teníamos que salir todos a las 5 y cuarto, 5 y media ya era tarde ¿eh? *Pesera* al metro como unos 40 minutos. De ahí en metro como una hora, de base a base, de la Paz a Pantitlán. Y si te encontrabas lugar ¿no? porque siempre estaba lleno y siempre iba saturado, y después ¡transborda! El trasbordo era otra odisea, y luego bájate, y tómate otra *pesera* (Párrafo 7. Entrevista 19-A).

Los alimentos son una gran faltante en esta rutina (ver gráfica). Debido a la falta de ingresos, fue necesario conseguir un trabajo por las tardes, con lo que las comidas pasaron a segundo plano o desaparecieron: “en la alimentación también te descuidas ¡horrible! porque sales sin desayunar, obvio, ¿quien va a tener hambre no?.. ¿A las 2 de la mañana? En el transcurso del día, pues lo que pudieras comer, una torta, un *sándwich*, una ensalada... y llegar a tu casa a comer lo que no has comido ¡¿en todo el día no?!” Párrafo 11. Entrevista 19-A.

El fin de semana las actividades se reducían al mínimo por el cansancio extremo, pero aun así estaban pendientes las actividades de abasto, cuidado de los hijos, limpieza del hogar: “obviamente, llegaba el fin de semana y yo no quería ni poner un pié fuera de mi casa, ¡estas muerta!” (Párrafo 10. Entrevista 19-A).

El cambio de domicilio le trajo muchas ventajas. Lamentablemente fue una situación obligada por una causa de fuerza mayor, la enfermedad de su hijo. La separación de su pareja también la liberó de una situación de abuso y de injusticias en la repartición de labores y responsabilidades. Estaba cubriendo el papel de padre y madre a la vez, situación que le resultó imposible de sostener. Es impresionante la carga de trabajo y responsabilidad que tenía esta persona a pesar de tener una pareja a su lado. La evidente falta de apoyo fue uno de los factores que llevó a la separación, lo cual le significó mejora y bienestar en su nueva rutina (gráfica): “tranquilidad, (dinero)... pues no me sobra, pero tampoco me falta, tengo lo suficiente, como bien, lo que les hace falta a mis hijos pues ahí esta. No tengo problema en comprarles lo necesario” (Párrafo 21. Entrevista 19-B).



GRÁFICA 8. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 19-B

La situación se mejoró con el regreso a la Ciudad de México. Los tiempos de movilidad se redujeron drásticamente, no es necesario invertir tanto en transporte público y entonces pudo renunciar a su empleo de las tardes.

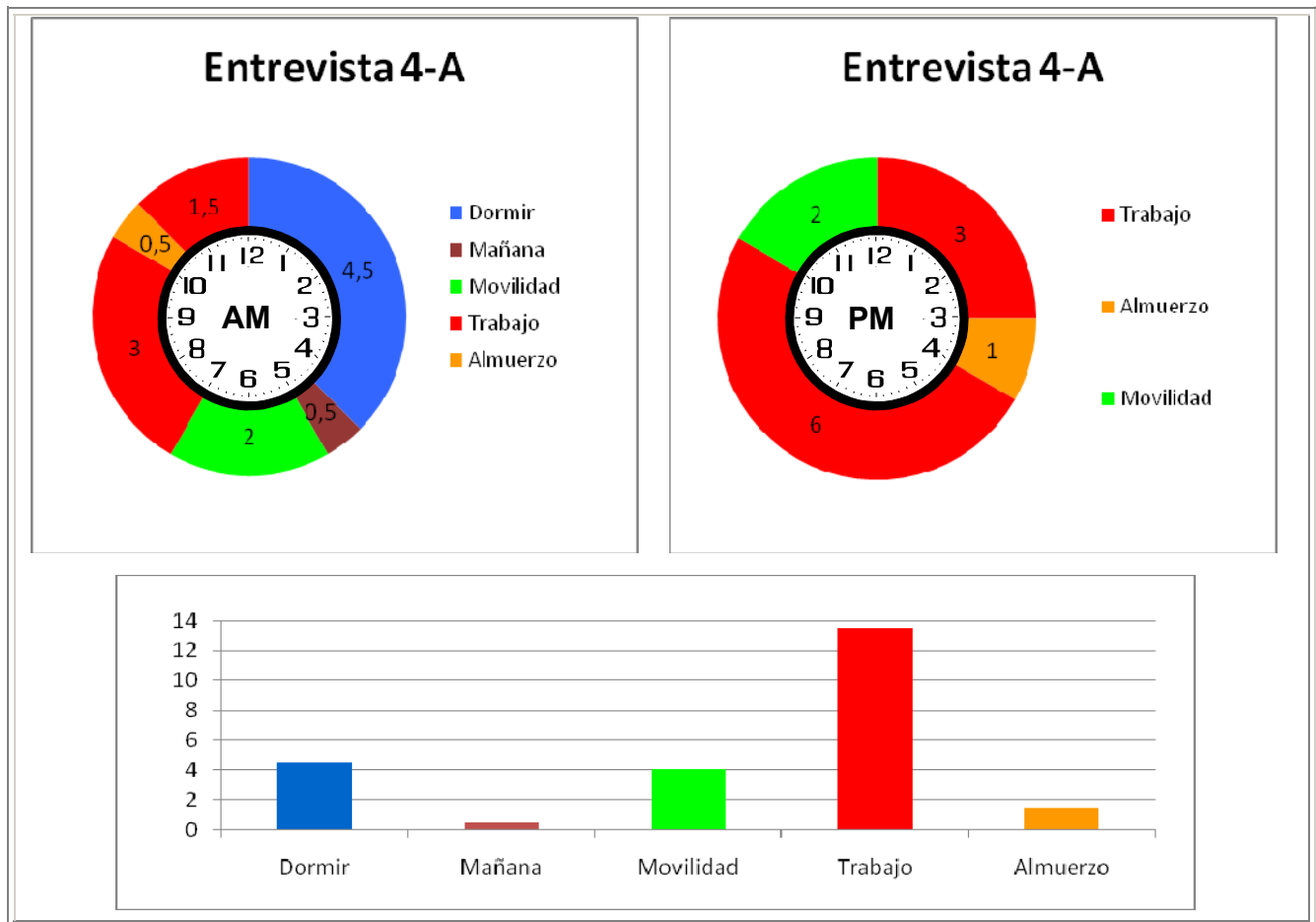
b) Hombres profesionistas que *pendulan* con auto

Entrevista 4.

Trabaja en la Ciudad de México, es jefe de familia y representa el único ingreso de su hogar. Vive en su casa propia en uno de los municipios de tradición pendular con su hijo y su esposa. Su desarrollo profesional ha sido siempre en la Ciudad de México. En el segundo encuentro se registró un cambio en su vida laboral al perder su empleo, por lo cual su rutina se modificó por completo, dejó de viajar a la ciudad y se independizó económicamente con un negocio propio.

Su actividad central en la primera entrevista era el trabajo, la excesiva jornada de más de 13 horas consumía más de la mitad del día. El tiempo de descanso era casi igual al que pasaba al volante. (Ver gráfica). Es, de todos, la segunda rutina más pesada. Esta persona trabajaba de lunes a sábado “seis días por semana... un promedio de 14 horas diarias” (Párrafo 6. Entrevista 4-A) contaba con dos descansos, media hora de desayuno y una hora de comida a medio día. Otras actividades le eran imposibles de realizar, no tiene tiempo libre, ni tiempo para el hogar: “Llego y me duermo *luego*

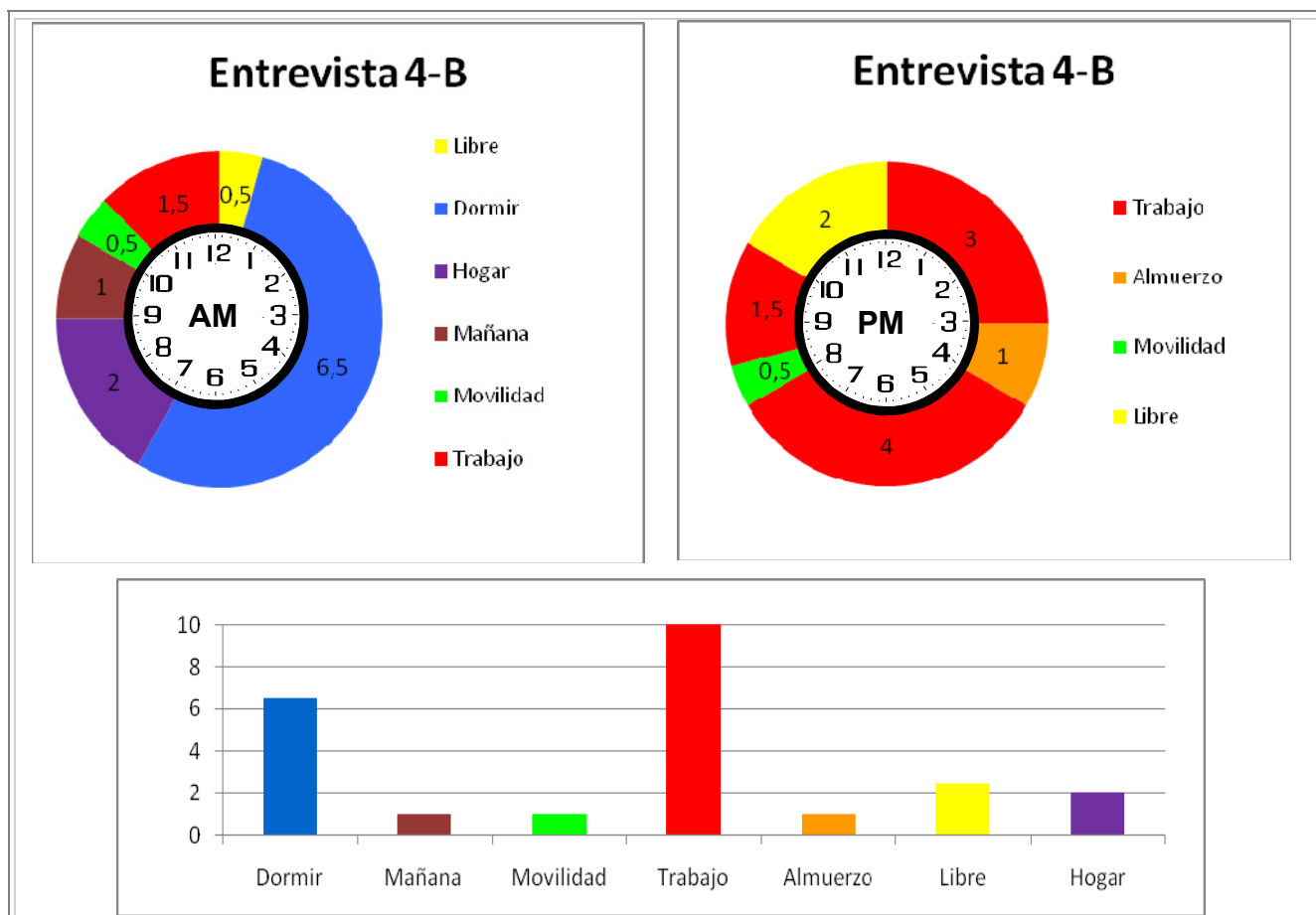
luego, lamentablemente por el horario no puedo hacer otras actividades, descansar y prepararte para el día siguiente” (Párrafo 27. Entrevista 4-A).



GRÁFICA 9. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 4-A

Una de las características comunes a los demás informantes es que el día comienza en plena madrugada. En este caso se levanta a las cuatro y media y sale a las cinco de la mañana, su hora de entrada al trabajo era a las siete de la mañana y la salida en promedio entre nueve y diez de la noche. Por esta condición es poco probable que la gente tenga ganas y tiempo para ingerir alimentos y entonces lo deben organizar de algún modo, si es posible en el trayecto o durante la jornada de labores: “me levanto, no me desayuno... acostumbro llevarme fruta y una galleta, un yogurt, que me como en el trayecto” (Párrafo 18. Entrevista 4-A).

Al preguntar si vale la pena un esfuerzo tan fuerte cada día, los entrevistados están seguros de ello, vale la pena el sacrificio porque permite ofrecer bienestar económico y seguridad a la familia: “se compensaba el trajín de todos los días que había que levantarse temprano, el tráfico, ir contra reloj, con la tranquilidad de regresar y saber que la familia está bien, está contenta” (Párrafo 20. Entrevista 4-B). Así, sólo una persona del hogar tiene que trasladarse, mientras la esposa e hijos pueden vivir en la tranquilidad de estos sitios, fuera de la ciudad y de sus riesgos, en un área donde aún predomina el paisaje y cierta calidad de vida rural.



GRÁFICA 10. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 4-B

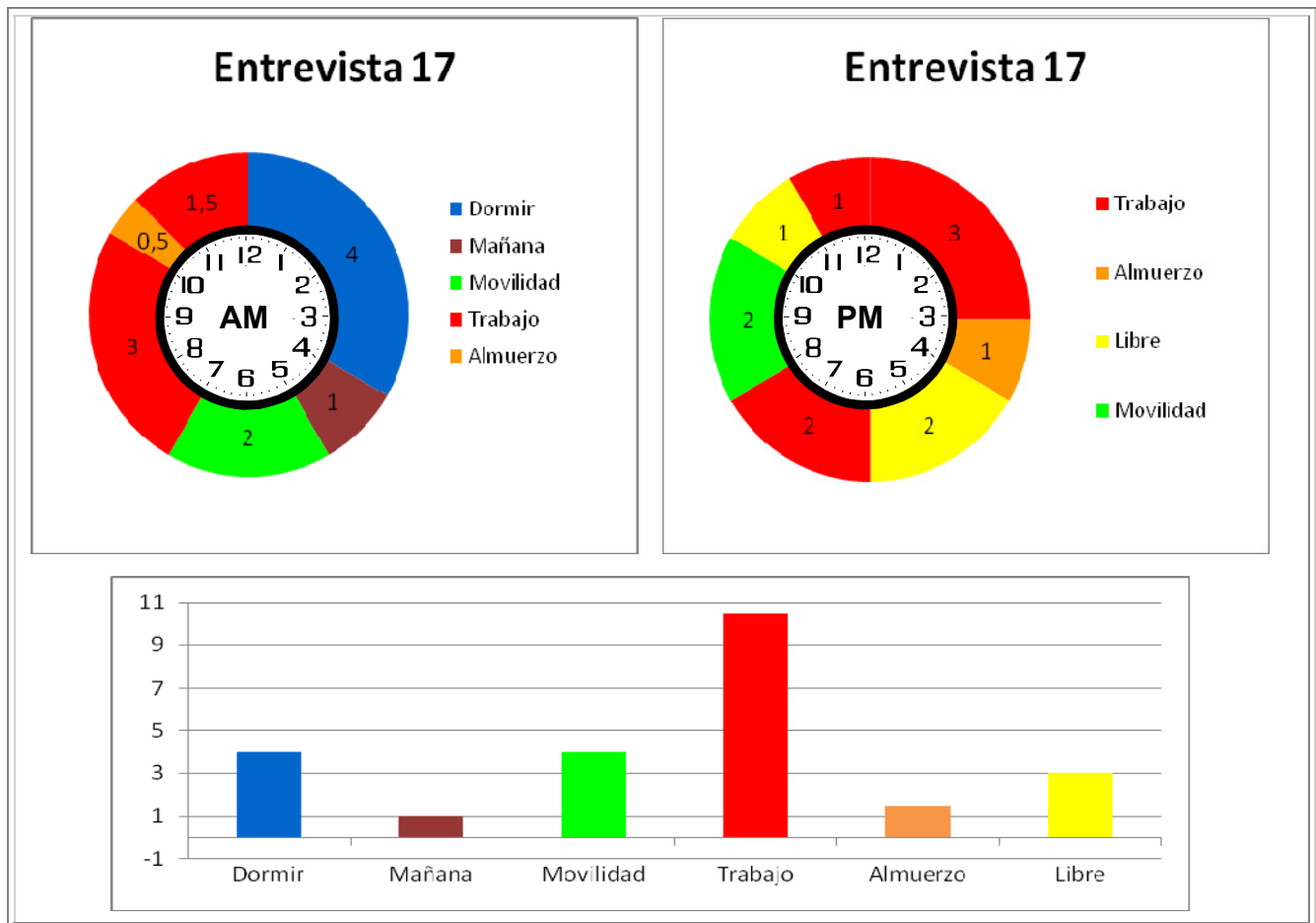
Cuando perdió su empleo, el entrevistado siguió buscando otro trabajo en la Ciudad de México, lamentablemente por su edad, que sobrepasa los 40 años, es difícil encontrar un empleo bien pagado que no exija horarios amplios y que, en total, compense el esfuerzo de viajar. Estas familias que dependen de un salario, se encuentran ante un riesgo económico constante, la pérdida del empleo es un miedo latente, pues deja un hogar completo sin “protección”, de pronto pareciera que los esfuerzos desmedidos no han servido de nada:

“se dieron cambios en la estructura y también motivado por el horario tan amplio que había que cubrir... fue (decisión) combinada... Finalmente es difícil porque cambias la dinámica diaria, y aparte pues ya dejas de percibir un sueldo, contar con las prestaciones; después de levantarte temprano, llegar tarde, es un cambio muy fuerte” (Párrafo 24. Entrevista 4-B).

Aunque un cambio así, libera al *commuter* de una rutina extenuante, el pánico y la tensión de no tener un sustento económico para su familia, les impide ver los beneficios de su situación, de repente el sentido de todo desaparece. El cambio fue radical en su rutina, su jornada de trabajo sigue siendo larga, sacar adelante negocios nuevos no es fácil, pero aún así no es comparable con la carga de trabajo anterior (gráfica). Aunque él reconoce que se siente mejor físicamente, su situación económica le roba la tranquilidad: “es menos desgaste físico, pero la situación de tener menos ingreso es desgaste mental” (Párrafo 34- Entrevista 4-B). Sus ingresos se redujeron al 50 por ciento, un golpe duro a la economía familiar. Esto ha hecho que tengan que renunciar al vehículo, en parte por no necesitarlo, pero sobretodo para reducir gastos. Los cambios en el manejo de su

tiempo implican levantarse más tarde, mínimo tiempo de traslado al trabajo, la mayor dedicación al hogar y la familia son notables.

Entrevista 17



GRÁFICA 11. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 17

También trabaja en la Ciudad de México y se traslada en vehículo propio de lunes a viernes. Aunque es originario de la región, compró una casa en la Unidad Habitacional San Buenaventura. Vive con su esposa e hija. Cada día necesita un total de cuatro horas para ir a su trabajo, con frecuencia el traslado se prolonga y le roba más tiempo. La situación del tráfico le molesta notablemente: “¡frustración claro!.. Falta de oxígeno incluso... mal humor, además de cansancio, falta de dormir, recientemente me quedé dormido y le pegué a un carro, desperté y ya había tenido el accidente... el hecho de estoy estudiando, ¡me pego unas desveladas!, se reducen mis horas sueño” (Párrafo 14. Entrevista 17).

En su rutina es notable la larga jornada de trabajo y el poco tiempo de descanso que es el equivalente al que usa para su movilidad. Al final del día dedica tiempo a estudios de actualización profesional. Duerme a las doce de la noche en promedio, se levanta a las cuatro y media de la mañana, sale de casa sin desayunar, viaja dos horas y comienza su trabajo a las siete. A las diez de la mañana tiene media hora para comer algo, para entonces lleva seis horas despierto y en plena actividad. Su tiempo libre es escaso y le falta la posibilidad de convivir con su familia y estar en

casa: “no tengo tiempo libre, estoy adaptándome un poco porque... esa vida ¡esta terrible!, imagínate, acostarme a las doce o una de la mañana ¡y levantarme a las cuatro! (Párrafo 23. Entrevista 17-A).

Lo que es notable es el descontento con su calidad de vida y las transformaciones que nota en la región por el incremento de UH nuevas. La construcción de miles de viviendas “amontonadas” ha transformado el paisaje que el antes conocía: “me entran sentimientos de nostalgia, porque ahí (habían) unas palmeras...ahora, siento que no estoy en el rumbo... no siento que estoy en mi casa.... ¡todavía no!.. ¡Después de cinco años!” (Párrafo 8. Entrevista 17-B).

El recorrido diario se ha vuelto un elemento más de su descontento. El incremento de la carga vehicular en los últimos años da como resultado que sus tiempos de traslado se vuelvan impredecibles y cada vez más largos. En total, esta persona está fuera de su casa todo el día, sale a las cuatro de la mañana, regresa a las diez de la noche, situación poco satisfactoria: “el tráfico es intenso casi a cualquier hora del día ¡Es terrible!.. La casa la pusimos... muy cómoda, le hicimos muchos cambios para que tuviera todos los servicios y todo pero casi no estamos ahí” (Párrafo 4. Entrevista 17-A).

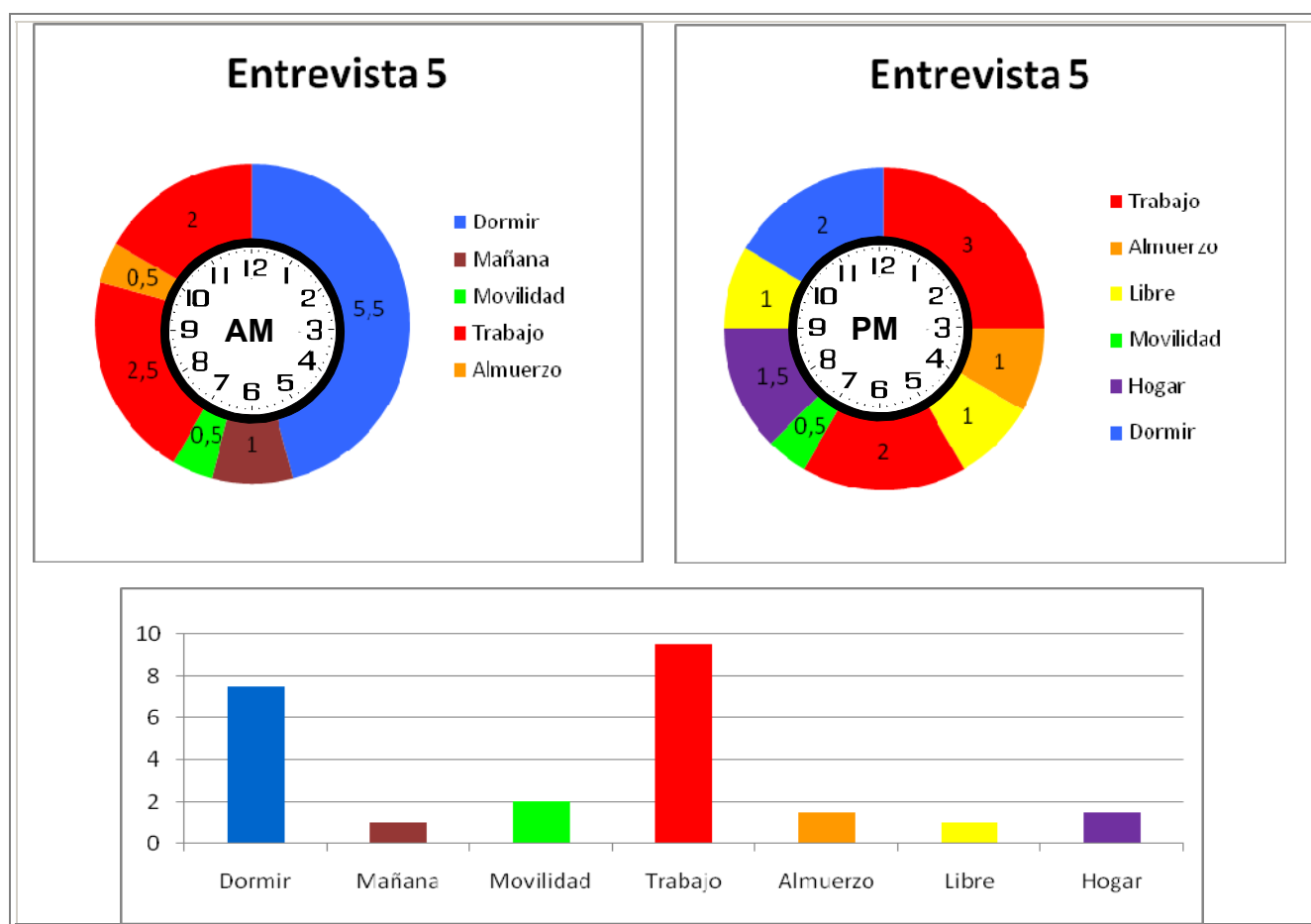
El descontento con sus condiciones actuales le ha hecho considerar la posibilidad de emigrar a una ciudad media:

“cambiarme... es una opción y donde haya... estamos hablando de unos tres años todavía por acá, ¡ese es mi plan! (risa). El motivo es mejor estilo de vida, más tranquilo, donde mi trabajo me quede a 10, 20 minutos, donde pueda ir incluso en bicicleta a mi trabajo, a alguna universidad, y pueda disfrutar de mejor estilo de vida... más relajado sobre todo, más tiempo. Que yo pueda hacer ejercicio en las tardes, disfrutar más a la familia. He pensado Pachuca, Puebla, aquí mismo (Amecameca), Morelos, Cuernavaca, no muy lejos de mis padres “ (Párrafo 14. Entrevista 17-B).

c) maestros y profesionistas que trabajan en Amecameca y no *pendulan*:

Entrevista 5

Es hombre, originario de la Ciudad de México. Trabaja como maestro en una escuela de educación superior en Amecameca, perteneciente al Gobierno del Estado. Vive en la Unidad Habitacional San Buenaventura con su esposa e hija, su esposa también trabaja. La rutina familiar se transformó al irse a vivir a Ixtapaluca, fue un cambio positivo que representa mejor calidad de vida, la posibilidad de un buen trabajo que, para su fortuna, está fuera de la gran metrópolis.



GRÁFICA 12. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 5

Tiene dos empleos, por la mañana en la escuela y por las tardes en una empresa privada. Se muestra contento con su rutina y disfruta del tiempo con su familia (ver gráfica). Lo que más disfruta, es el poco tiempo que necesita para llegar a su trabajo:

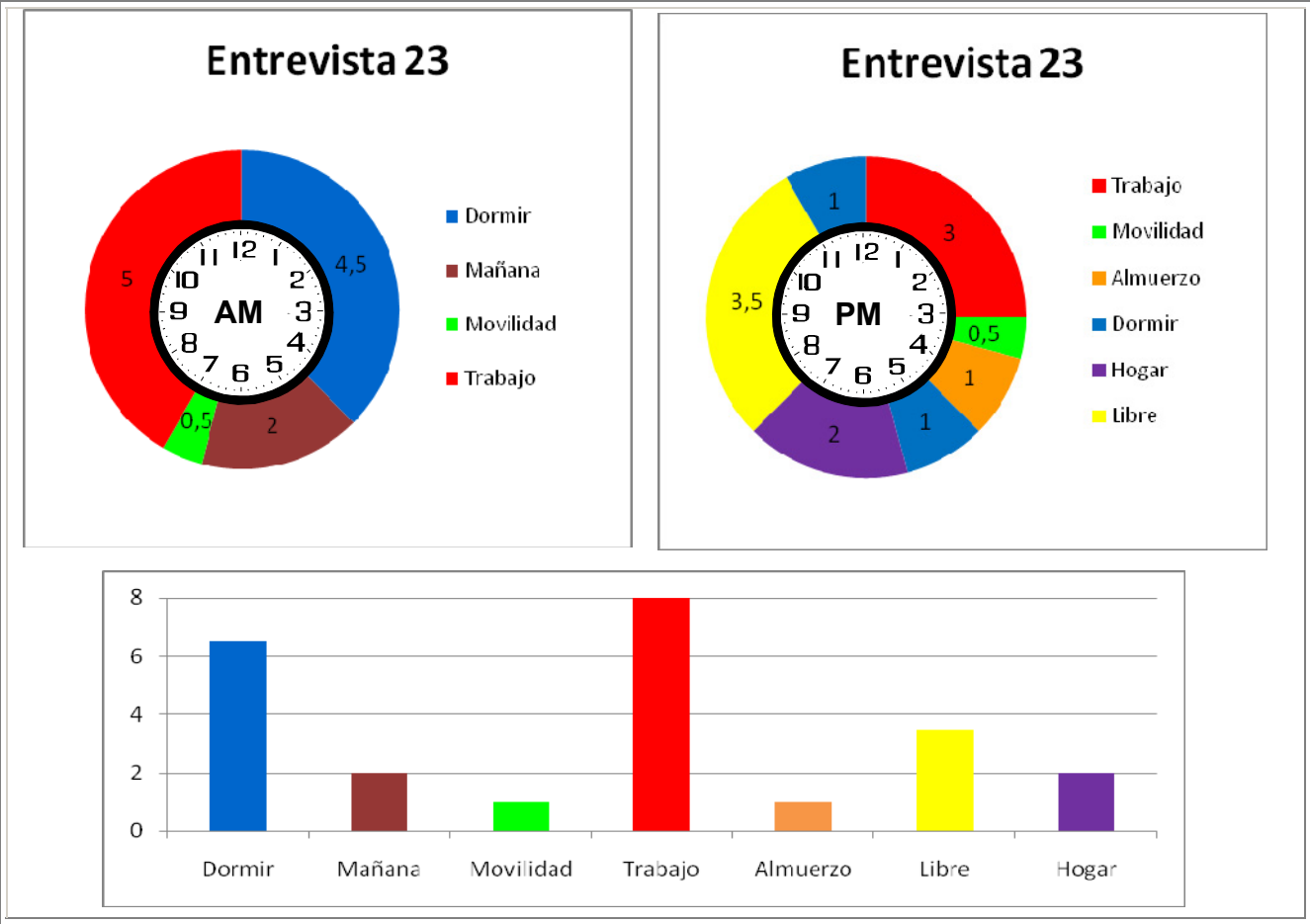
“viviendo en *Ixtapaluca*, me convencía más el hecho de trabajar por acá, y un dato curioso... cuando salía de la casa para irme al *De Efe*, veía que por el puente que cruza la autopista ni había ni coches y que hacia donde yo iba estaba una fila tremenda, entonces yo decía, ¿cuándo podré yo hacer eso? (risa) y ahora que lo hago y veo la fila me da mucho gusto, siempre creí que fue una buena elección” (Párrafo 14. Entrevista 5-A).

Al parecer el poco tiempo de recorrido le entusiasma tanto, que cuenta los minutos de camino, algo poco común en México: “hago 38 minutos, 42 cuando voy atrás de un trailer, voy viendo el reloj, salgo seis y cuarto, en auto, yo creo que de regreso hago menos, unos 33, la carga vehicular cambia mucho” (Párrafo 16. Entrevista 5-A)

Su rutina es variada (ver gráfica). La jornada es larga por atender a dos trabajos, pero el poco tiempo de movilidad se traduce en tiempo libre, horas de sueño y la posibilidad de estar con su familia. Este es un ejemplo de la situación contraria a lo que ocurre con los demás entrevistados. Su jornada laboral comienza a las siete de la mañana, se levanta a las cinco y media, duerme hora y media más que el ejemplo anterior. Algo notable es que tiene dos descansos relativamente largos para ingerir alimentos.

Para esta persona vivir cerca de su trabajo es un privilegio, es un ejemplo de una mejor calidad de vida por no “tener que” pendular. Reconoce que la mayoría de la población donde vive viajan a la ciudad, considera que los motivos para pendular es buscar un buen trabajo y por ende, un buen ingreso que premie el esfuerzo diario: “no hay problema porque se compensa... uno se traslada, pero si obtienes una remuneración económica que te hace tener bien a tu familia, vale la pena, porque pues sufres en el camino, pero no sufres de dinero” (Párrafo 16. Entrevista 5-B).

Entrevista 23.



GRÁFICA 13. RELOJ DE RUTINA. ENTREVISTA 23

Es mujer. Vive en una UH del municipio de Amecameca, donde también trabaja. La distancia a su trabajo es menor a dos kilómetros. Tiene una rutina de siete de la mañana a las tres de la tarde cada día. A veces tiene que trabajar en el turno de la noche. El conjunto donde vive es pequeño y de condiciones confortables, muy distinto a los nuevos que se han construido en Ixtapaluca. Su casa la comparte con sus padres, es soltera.

Su rutina es interesante y variada. Al igual que el caso anterior, el no viajar a la ciudad le concede tiempo para actividades satisfactorias, como hacer ejercicio por las mañanas, descansar una hora por la tarde (gráfica), comer en casa, leer por las tardes o simplemente no hacer nada: “salgo a las 15 horas del trabajo, voy a ver a mi mamá porque ella me prepara los alimentos, vengo aquí

como... y descanso una hora... 4 a 5, de 5 a 6 me pongo a leer un poco y este... ¿y que mas hago?... pues ya... tengo una hora que no hago nada” (Párrafo 41. Entrevista 23).

Otra ventaja es la reducción de cansancio, si bien se levanta temprano, no tiene el esfuerzo físico de manejar más de una hora o hasta dos para llegar a su trabajo. Su jornada es de ocho horas sin descansos, pero después de su salida puede ir a comer con sus padres. La convivencia familiar ocupa buena parte de su tiempo por las tardes, comparte con su madre las labores del hogar. El tiempo libre en total son más de tres horas diarias. Prácticamente desde que sale de su trabajo dispone de todo su tiempo.

Esta persona lleva una vida agradable y placentera, ella reconoce que es afortunada de no tener que movilizarse a diario para trabajar, nota que la mayoría de la gente lo hace, no hay empleos para gente con educación superior como ella:

“Soy enfermera... trabajó en el hospital general de aquí...me queda...en mi coche... como a dos minutos, tres (risa) y eso porque ya esta una escuela nueva, que si no me ya hacía yo casi minuto y medio (risa). Si, si, si. Ya llevo 22 años (risa). Desde que empezó el hospital... empecé yo a trabajar... trabajaba en el Distrito, pero supe que se iba a abrir aquí un hospital y una escuela, ahí duré 14 años dando clases de la misma área de enfermería y ... al año de que yo entré a trabajar a la escuela, se abrió el hospital, entonces ya me di de baja en el hospital que yo trabaja en el *DF* y me vine para acá” (Párrafo 12. Entrevista 23).

En su trabajo ha podido notar que la población se ha incrementado mucho en la zona y por tanto, el número de pacientes que se atiende por el mismo personal. Su centro de trabajo es una de las pocas opciones que existen en la región. Al igual que ocurre en el sector educativo, hay gente que *pendula* desde otras regiones hacia estos centros de trabajo. Es lamentable que no exista una estrategia que capte la población originaria y les dirija a aprovechar las escasas oportunidades de trabajo.

NOTAS

⁹ Esta connotación “De Efe” proviene de Distrito Federal (D.F.) es una de las formas variadas para referir a la Ciudad de México, otros términos son “México” o incluso el Defectuoso, de manera coloquial.

¹⁰ Párrafo 7. Entrevista 16-A.



DISCUSIÓN

UNIDADES HABITACIONALES EN IXTAPALUCA Y SUS CONSECUENCIAS PARA LA CALIDAD DE VIDA

DISCUSIÓN:

UNIDADES HABITACIONALES EN IXTAPALUCA Y SUS CONSECUENCIAS PARA LA CALIDAD DE VIDA

Dime dónde vives y te diré como empleas tu tiempo.

En la Ciudad de México vivir cerca de su trabajo es un privilegio. Para el año 2000 sólo el 10% de la población vivía en la ciudad central, el resto en la periferia. El caso de las Unidades Habitacionales (UH) en Ixtapaluca nos acerca a esta realidad megalopolitana: el sueño de una (mini) vivienda propia se vuelve pesadilla cuando el recorrido al trabajo consume tres y hasta cinco horas diarias bajo condiciones de estrés e incomodidad, pues la infraestructura de transporte y mejores empleos permanecen en la ciudad central. Actualmente la demanda de vivienda se soluciona con megaproyectos habitacionales dirigidos por empresas privadas en coordinación con gobiernos locales. Entre más lejos, más barato el suelo, más casas construidas y más clientes, la expansión de la ciudad se privatiza. Las consecuencias se han analizado utilizando como principal método entrevistas a la población de la región Ixtapaluca, los resultados fueron presentados en el apartado anterior.

El trabajo se enfoca en la periferia conurbada de la Ciudad de México, en ella se desarrollan los procesos actuales más relevantes del espacio metropolitano y, a la vez, son las áreas con menor inversión en infraestructura y servicios urbanos, lo cual afecta la calidad de vida a un gran número de habitantes. Desde hace algunas décadas la estructura interna de la ciudad se ha transformado y comenzó a perder población del centro y incrementando así inmensas áreas de vivienda cada vez más lejanas en los municipios conurbados. Los nuevos procesos tienden a la urbanización difusa y a la conformación de una ciudad región (Región Centro de México). La ubicación del municipio de Ixtapaluca en la periferia oriente ha sido estratégica para la expansión urbana reciente. Los procesos actuales son la continuación del crecimiento urbano iniciado por Ciudad Nezahualcóyotl en la década de 1960, posteriormente surgieron Chimalhuacán y Valle de Chalco; estos tres asentamientos conforman un manto de viviendas de autoconstrucción que alberga casi dos millones de habitantes.

La expansión urbana en la periferia conurbada ha sido básicamente para cubrir la necesidad de vivienda. Las excesivas tasas de crecimiento fueron el resultado de la bonanza de sustitución de importaciones y del éxodo del campo. Aunque las cifras actuales muestran un incremento demográfico menor, la ciudad aparenta una expansión continua y un crecimiento infinito. En Ixtapaluca, el avance de la urbanización se ha dado a una velocidad y dimensión inéditas y refleja la especulación inmobiliaria y el avance de la economía neoliberal en México.

Los megaproyectos habitacionales han dejado su impronta en el paisaje de Ixtapaluca. Aunque en el discurso político aparentan ser la solución definitiva para la demanda de vivienda, estos conjuntos están lejos de serlo, pues generan una cadena de efectos negativos que afectan la vida diaria de sus habitantes. El impacto se impregna a distintas escalas, los resultados se concentran en las condiciones de la movilidad y el manejo del tiempo, estos conjuntos se ubican en la periferia más lejana de la Ciudad de México, en zonas inaccesibles sin equipamiento urbano. Uno de los

problemas más evidentes es la lejanía de los sitios de empleo, que hacen necesaria la movilidad cotidiana.

Por lo general la población entrevistada trabaja en delegaciones centrales de la Ciudad de México, su diversificación económica ofrece oportunidades únicas y concentra los mejores empleos. Este es el motivo principal para la movilidad cotidiana. En las últimas décadas un mayor porcentaje de la población cuenta con educación profesional, esto posibilita mejor calidad de vida si garantiza un mejor empleo y un mejor salario, para este grupo especializado los nichos de trabajo se concentran en espacios urbanos de alta jerarquía. Esto se confirma en la zona de estudio, la economía local no ofrece empleos a población con estudios universitarios, el mercado laboral se caracteriza por la proliferación de empleos en servicios y comercio con bajas remuneraciones y malas condiciones laborales (horarios, contratos, salarios). Para acceder a un trabajo con oportunidades de desarrollo profesional que garantice el bienestar a la familia no existe otra posibilidad que tener que trasladarse cada día a la Ciudad de México (cuadro 36).

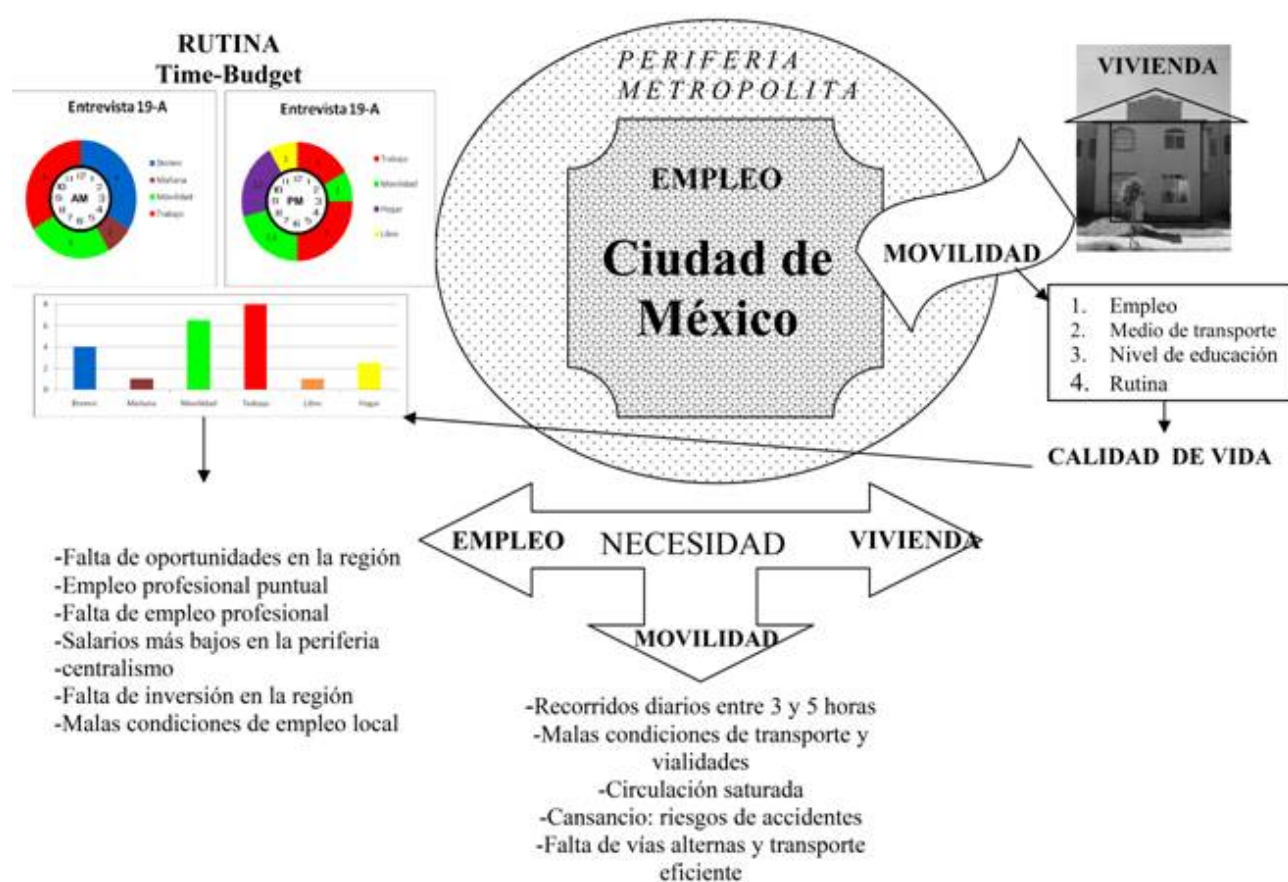
La adquisición de una vivienda en alguna de las UH de Ixtapaluca transforma la vida familiar. El manejo del tiempo individual así lo muestra. Para los jefes de familia significa pendular entre tres y cinco horas bajo condiciones pésimas de transporte y vialidad, con lo que el tiempo para actividades importantes como el descanso, el consumo de alimentos, o el tiempo libre se reduce. La movilidad y la jornada de trabajo se vuelven las principales actividades. La estancia fuera de casa supera la mitad del día, la vivienda se vuelve un lugar de (poco) descanso. Por haber emigrado, la lejanía de la familia obliga a las mujeres a quedarse al cuidado de los hijos, si son madres solas tienen que organizarse entre mantener el presupuesto y atender a sus hijos, a veces no queda otra opción que dejarlos solos. El malestar con la rutina hace evidente el deterioro de la calidad de vida. En ocasiones, existe la decisión de emigrar nuevamente, por que la situación en la nueva vivienda se vuelve insostenible (Entrevistas 4, 15, 19, 20, 21, 24).

La movilidad se lleva a cabo bajo condiciones poco propicias, las vías de comunicación no han sido adaptadas al veloz incremento de los usuarios, son insuficientes, el gran número de vehículos en circulación ocasiona tráfico, cualquier imprevisto, como la lluvia, causa caos vial y aumenta el tiempo de recorrido. Por su parte, el servicio de transporte, concesionado a pequeñas empresas privadas, se encuentra en “pésimas” condiciones, según los calificativos de los entrevistados. El transporte público en la región se caracteriza por ser ineficiente, inseguro y por una serie de arbitrariedades. La demanda del servicio no corresponde a su mejora, por el contrario, las rutas concesionadas controlan el mercado y afectan al tráfico por su comportamiento vial. Esta situación y la mala accesibilidad a los conjuntos habitacionales obliga a la población a anhelar un auto; tener un vehículo propio significa mejorar el traslado, reducir tiempos, viajar de forma segura y cómoda, pero puede implicar atarse a un segundo crédito por años. Como efecto paralelo el número de vehículos individuales incrementa y reduce el espacio de circulación y aumenta el tráfico. Una desventaja de circular en auto es el cansancio acumulado que merma la rutina y trae consigo un factor de riesgo por accidentes de tránsito.

Por otra parte, el alto grado de estrés por adquirir una vivienda puede inducir a la separación de las parejas (entrevista 6, 19, 24). Algunas mujeres, al emigrar, pierden la red de apoyo para el cuidado

de sus hijos y renuncian a su empleo. El presupuesto se contrae y resiente el peso de las mensualidades, de los costos de movilidad y de alimentos fuera de casa, por lo que la situación económica de la familia empeora. Las mujeres que tienen hijos y trabajan atienden una “*doble jornada*”, además de las horas de trabajo formal y de movilidad, se suman las labores del hogar. Las madres que tienen solas la custodia de sus hijos se ven en la necesidad de trabajar; con frecuencia los padres/pareja se desligan del apoyo económico, ellas tienen que organizarse entre un empleo que permita sobrevivir a la familia y a la vez atender y cuidar a los hijos, esto restringe su presupuesto.

**Cuadro 36 CONCLUSIONES: VIVIR EN UH DE IXTAPALUCA
IMPLICA MUCHO VIAJE Y POCO DESCANSO**



Hay casos impactantes de sobrecarga de trabajo en algunas entrevistadas. Si bien las condiciones generales de la población pendular son malas, la situación particular de mujeres solas presenta mayores desventajas. Como ejemplo pueden compararse dos casos similares: las rutinas 4 y 19. La carga de trabajo y el poco descanso son similares, la diferencia fundamental es el tiempo de traslado, la entrevistada no tiene auto, se mueve en transporte público, eso implica dos horas y media más que el entrevistado, otra diferencia es que el escaso descanso de la mujer se debe en parte por la atención a sus hijos y a las labores del hogar, mientras que estas actividades son inexistentes para el otro caso.

Con frecuencia las mujeres viajan en un transporte que no les garantiza comodidad, y que incluso pone en riesgo su seguridad. Durante las entrevistas se compartieron anécdotas que describen los riesgos por traslados en transporte público durante la noche; en la primera que se cita a continuación, la intensa lluvia impidió la circulación de las *peseras* (transporte público concesionado) por la autopista, el chofer cambió la ruta y circuló por lugares peligrosos y oscuros a horas inadecuadas, esto ocasionó tensión en los pasajeros, especialmente en las mujeres; en la segunda historia, nuevamente la lluvia impidió el paso a los vehículos, los pasajeros tuvieron que seguir a pié en la oscuridad y sin saber donde se encontraban¹¹.

Durante el diálogo de las entrevistas se generó un profundo análisis de la situación que viven estas personas, desde lo individual, la historia de su vivienda y la descripción detallada de su vida diaria, lo que condujo a reconocer los problemas y necesidades que les aquejan. Finalmente se concluyó el encuentro con propuestas de mejoramiento, fue posible imaginar las condiciones deseables, con lo que su rutina sería más satisfactoria.

La falta de planeación es lo más evidente en todos los discursos. La construcción de conjuntos de vivienda que solo atienden el interés político y económico de las constructoras ha generado una situación negativa que afecta a mucha población y que urge reconocer y hacer parte de la agenda urbana. Es necesario que la gestión de la Ciudad de México sea integral, sin dejar de lado a los municipios conurbados, donde vive la mayor parte de la población. El funcionamiento de la metrópolis solo puede mejorar si se pone en marcha un gobierno de gestión metropolitana, cuya propuesta llegue a todos los niveles sin excluir la realidad que viven los individuos.

Las condiciones deseables para los habitantes de la región Ixtapaluca resumen puntos clave. Se requiere mayor planeación y voluntad política para resolver la situación actual y frenar la impunidad; el transporte público es un tema clave que afecta la calidad de vida y es causa de rutinas extenuantes, es uno de los principales problemas a atender a la brevedad posible. Es necesario generar empleos a nivel regional para evitar que toda la gente siga pendulando a la Ciudad de México, sería deseable recorridos cortos al trabajo para recuperar tiempos y dedicarse a actividades fundamentales como el descanso, la alimentación y la convivencia familiar.

Aunque es un tema ajeno a este trabajo, es notable el impacto ambiental que ocasionan los megaproyectos de vivienda. Los miles de hogares nuevos están agotando los mantos acuíferos de la región, hay conflictos serios por escasez de agua, como el de Tlapala en el 2005; el desagüe de las viviendas es un nuevo foco de contaminación de suelos y aire. El mayor número de vehículos genera más emisiones que empeoran la calidad del aire. Estos temas estuvieron presentes en las preocupaciones de los informantes.

El acceso a la vivienda en la Ciudad de México se ha transformado. La iniciativa privada se ha apropiado los procesos que deberían estar regulados por el Estado y ha traído una aparente solución al rezago de vivienda que se traduce en problemas secundarios. El sueño de la casa propia se convierte en una realidad cotidiana llena de problemas. Los tiempos de recorrido diario son cada vez más inciertos, cualquier incidente los dispara, este aspecto merma la calidad de vida de las familias, la única posibilidad de escape es vender o trasladar la vivienda y regresar a vivir con los padres, o incluso emigrar a otras ciudades del interior del país. Pero más allá de soluciones

personales, es necesario reflexionar sobre la especulación inmobiliaria y la urgencia de detener el proceso que esta invadiendo cada vez a más ciudades mexicanas. ¿Hasta cuando se van a fomentar estos experimentos de vivienda que sacrifican a clases de por sí desprotegidas?

NOTAS

¹¹ Relato A) “en una ocasión que estaba inundado me tocó... (la combi) se fue por Texcoco, y se metió por Santa Rosa, ¡fue horrible!, que dices *ahorita* van a salir y nos van a asaltar, fue espantoso, todo despoblado. Todos se bajaron, yo me quedé como única pasajera, y venía el chofer y el cobrador, o sea, ¡yo sola con ellos! Y me dice: ¿a dónde va? Aquí por San Buenaventura aquí por Gigante, ah no se preocupe *ahorita* la llevamos, ah muchas gracias, muy amable, yo fingía una tranquilidad aparente, aquí vengo con mis amigos, ¡pero me temblaba todo!.. ese día llegue a las 11.

Relato B) Otro día por las lluvias...me salí con otra chica porque nos hicimos amigas, nos hicimos de la familia ¿verdad? (risa). Y le digo: oye muchos se están yendo caminando, ¿cómo ves? Nos aventamos? Si, bueno, pues ¡órale!, nos fuimos caminando desde el metro la Paz, aja, nos fuimos caminando, no sabes, me moje, me seque, me volví a mojar, me volví a secar, y no había transporte o sea, como nada más eran puras *combis*, se les metía el agua, ahí donde esta la primera UH de “casas Geo”, se inunda entonces las *peseras* ¡ahí se quedan! ¡Y no había transporte! entonces nos fuimos, hay un tiradero de basura, y vamos caminando todos y este, pasa una ambulancia y dice... por el altavoz: nada más que con cuidado váyanse todos juntos porque por aquí ¡saltan! (risa), Gracias, eso es lo único que me hacía falta, y nosotros camine y camine, y camine y camine y camine, hasta que más adelante de las “casas Geo”, pasa un camión y que le hacemos la parada y nos subió y vámonos, bueno ya el tiempo a la casa fue de risa, el tiempo que caminé fue como dos horas yo creo, porque llegué a las 11 y media. Párrafo 12. Entrevista 19-A

BIBLIOGRAFIA GENERAL

ALEGRIA, J. M. (2004):

As migrações pendulares de trabalho geradas por Évora. Características e Motivações. Centro de Estudios Geográficos. Universidad de Lisboa.

AGUILAR, G. (2002):

Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en ciudad de México. En: EURE Santiago. v. 28. n. 85. Santiago de Chile.

AGUILAR, A. G. (Coord). (2003):

Urbanización, Cambio Tecnológico y Costo Social. El Caso de la Región Centro. Instituto de Geografía de la UNAM, CONACYT y Miguel Ángel Porrúa. México.

ALONSO, W. (1964):

Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent. Cambridge, Mass. Harvard University Press.

ARANGO, A. (2003):

Nuevas expresiones de la relación campo-ciudad en la metrópolis Ciudad de México: el caso de la región de los volcanes. Tesis de Maestría en Geografía. Posgrado en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.

BÄHR, J., JENTSCH, C. y KULS, W. (1992):

Bevölkerungsgeographie. Walter de Gruyter. Berlin. New York.

BAKER, J, et al. (2005):

Urban Poverty and Transport: the case of Mumbai. Policy Research Working Paper 3693. World Bank. Mundial, Development Reserach Group. India

BARTRA, R. (2006):

La jaula de la melancolía. Identidad y metamorfosis del mexicano. ed. De Bols!llo. México.

BECKMANN, KLAUS J. u.a. (Hrsg.) (2006):

Stadtleben-Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum und Verkehrsentwicklung. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Alemania.

BEER, B. (2003):

Methoden und Techniken der Feldforschung. Alemania

BICKMAN, L. (1998):

Handbook of applied social research methods. Thousand Oaks. California.

CAPEL, H. (2003):

La cosmópolis y la ciudad. Estrella Polar. Ediciones del Serbal. Barcelona.

- CASADO, J. M. (2008):
Estudios sobre movilidad cotidiana en México. En Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de septiembre de 2008, vol. XII, núm. 273 <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-273.htm>>. [ISSN: 1138-9788].
- CHRISTALLER, W. (1968):
Die zentralen Orte in Süddeutschland. Wiss. Buchgesellschaft Darmstadt. Alemania.
- COLECTIVO CITÁMBULOS. (2008):
Mexico City. Journey to the Mexican-Megalopolis. Catálogo de la Exposición Berlín. Septiembre 2008. Deutsches Architektur Zentrum. Ed. Jovis. Berlín.
- CONAPO, (2007):
Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005. SEDESOL, CONAPO e INEGI. México.
- COVARRUBIAS GAITÁN, F. (2000):
Crecimiento metropolitano de la Ciudad de México y necesidades de financiamiento. IIE. UNAM, México.
- CRESWELL, J.W. (2003):
Research design: qualitative, quantitative and applied methods approaches. California. USA.
- DEL CANTO, C. et al. (1993):
Trabajos prácticos de Geografía Humana. Editorial Síntesis. Madrid.
- DELGADO, J. et. al. (2003):
Vialidad y vialidades en la Ciudad de México. En: Ciencias 70. Abril-Junio 2003. UNAM. México.
- DELGADO, J. (Coord.) (2008):
La urbanización difusa de la Ciudad de México. Otras miradas sobre un espacio antiguo. Colección Geografía para el siglo XXI, Serie: Libros de Investigación, núm. 2, Instituto de Geografía, UNAM, México, 206 p.
- DELGADO, J. M y GUTIÉRREZ, J. (coord) (1995). *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales*. Madrid. Síntesis. España.
- DE MATTOS, C. (2002):
Transformación de las ciudades latinoamericanas: *¿Impactos de la globalización?* En: EURE (Santiago), dic.2002, Vol.28, no.85, p.5-10.
- ECO, U. (2001):
Cómo se hace una tesis. Ed. Gedisa. España.
- EDITORIAL GUÍA ROJI. (2010):
Guía Engargolada de la Ciudad de México 2011 y Área Conurbada. Escala: 1:22 500. México, D. F.

ESQUIVEL, M.T, et al. (2005):

La promoción privada y los grandes conjuntos habitacionales: nuevas modalidades de acceso a la vivienda. En: Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Vol. IX, núm. 194, agosto de 2005. Universidad de Barcelona.

FERNÁNDEZ, E. (2006):

Municipios cierran la puerta a nuevos fraccionamientos. en El Universal. México D. F. Martes 19 de septiembre de 2006.

FICEDA. Fideicomiso central de Abasto de la Ciudad de México. Gobierno de la Ciudad de México. <http://ficeda.com.mx/>

FLICK, U. (1988):

An introduction to Qualitative Research. London. Sage Publications 293. pp.

FRANCO, R. (1996):

Los paradigmas de la política social en América Latina. CEPAL. www.eclac.cl/publicaciones/DesarrolloSocial/5/...LCR_1625-Paradigmas.pdf. Consultado el 15 de octubre de 2007. OJO. ESTA MAL LA REFRENECIA EN EL TEXTO PAG 15

Fotos de la Ciudad de México desde el aire. <http://homepage.mac.com/helipilot/PhotoAlbum20.html>. Santa Fe, ciudad de México, imagen llamada el 19 de mayo 2008

FRIEDRICH, W. (1975):

Der sozialwissenschaftliche Forschungsprozess: zur Methodologie, Methodik und Organisation der marxistischen-leninistischen Sozialforschung. Alemania.

FRIEDRICHS, J. (1999):

Methoden der empirischen Sozialforschung. Opladen Verlag. 429 p. Deutschland.

GARCÍA BALLESTEROS, A (coord). (1998):

Métodos y Técnicas cualitativas en Geografía Social. Oikos-Tau. España.

GARCÍA DE ALBA et al. (1990):

Crecimiento espacial de las principales ciudades. *Ciudad de México*. Escala 1:100 000. Atlas Nacional de México. Tomo III. Sociedad. Hoja 3. 5. Instituto de Geografía UNAM y Sistemas de Información Geográfica. México.

GARHAMMER, M. (1999):

Wie Europäer ihre Zeit nutzen. Zeitstrukturen und Zeitkulturen in Zeichen der Globalisierung. Edition Sigma Rainer Bonn Verlag. Alemania.

GARZA, G. (1987):

Atlas de la ciudad de México. Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano; El Colegio de México. México, D. F.

GARZA, G. (coord.) 2000:

La Ciudad de México en el fin del segundo milenio. El Colegio de México y Gobierno del Distrito Federal. México, D. F.

GDF, et al. (1997):

Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. SEDESOL, Gobierno de la Ciudad de México y Gobierno del Estado de México.

GDF. (2006):

Programa General de desarrollo del Distrito Federal 2007-2012. Gobierno del Distrito Federal. Ciudad de México. México, D. F.

GDF. (2008):

Diagnóstico de movilidad de la ciudad de México. Fideicomiso para el mejoramiento de las vías de Comunicación del Distrito Federal. México, D. F.

GIERLOFF-EMDEN, H G. (1970):

Mexiko, eine Landeskunde. Berlin. de Gruyter. Alemania

GONZÁLEZ SÁNCHEZ, J y KUNZ BOLAÑOS, I. (2005):

Regionalización habitacional de la Ciudad de México. Temas Selectos de Geografía de México. Instituto de Geografía, UNAM. México.

GRAIZBORG, B. (2008):

Geografía del transporte en el área Metropolitana de la Ciudad de México. México. El Colegio de México. México.

GREGORY, D. y SMITH, D. (Ed). (2009):

The Dictionary of Human Geography. 5th Edition. Wiley-Blackwell. UK.

GUTIÉRREZ DE MACGREGOR, M. T., GONZÁLEZ S., J y. ZAMORANO O., J. J. (2005):

La cuenca de México y sus cambios demográfico-espaciales. Temas selectos de Geografía. Instituto de Geografía UNAM. México, D. F.

HÄGERSTRAND. T. (1970):

What about people in spatial science?. En: Papers of the Regional Science Asspciation. 24. 7-21.

HARVEY D. (1985). Consciousness and the Urban Experience. London/Baltimore - Johns Hopkins University Press.

HAY, I. (Ed). (2005):

Qualitative Research Methods in Human Geography. Second Edition. Oxford University Press. UK.

HARRIS, Ch. y ULLMAN, E. (1945). The nature of cities. En: Annals of American Academy of Political and Social Science.

HASTINGS, I. (2008):

El problema cualitativo en la producción del hábitat popular en la Ciudad de México: análisis cualitativo de la vivienda popular. En: Informes de la Construcción. Vol. 60, 511, 25-40. Julio-septiembre 2008. México.

HEINEBERG, H. (2006):

Stadtgeographie. Grundriss Allgemeine Geographie. Schöningh UTB. Deutschland.

HEINZE, T. (2001):

Qualitative Sozialforschung. Einführung. Methodologie und Forschungspraxis. München. Oldenburg.

HIERNAUX, N y LINDON, A. (2006):

Geografía urbana, una mirada desde América Latina. En: Hiernaux, D y Lindón, A (dir.). Tratado de Geografía Humana. UAM Ixtapalapa. Anthropos. México.

HOYT, H. (1939):

The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities Washington, Federal Housing Administration.

ILO. (2002):

Women and men in the informal economy. A statistical picture. International Labour Office. Employment Sector. Geneva. Switzerland.

INEGI. (1980):

X Censo General de Población y Vivienda, 1980. Integración territorial. Estado de México. México, D. F.

INEGI. (1992):

Estado de México. Resultados definitivos. Datos por localidad (integración territorial). XI Censo General de Población y Vivienda, 1990. México, D. F.

INEGI. (1996):

Estado de México. Censo de Población y Vivienda, 1995. Resultados definitivos. Tabulados básicos. México, D. F.

INEGI. (2001):

México. Tabulados básicos. XII Censo General de Población y Vivienda 2000. México, D. F.

INEGI. (2006):

II Censo de Población y Vivienda 2005. Resultados definitivos. Tabulados básicos. México, D. F.

JANOSCHKA, M. (2002):

El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. En: EURE (Santiago), dic. 2002, Vol.28, no.85, p.11-20.

- JOHNSTON, R, et al. (2009):
The Dictionary of Human Geography. 5th Edition. Wiley-Blackwell. UK
- KRAMER, C. (2005):
Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Geographie. Erkundliches Wissen-Band 138. Franz Steiner Verlag. Alemania.
- LAMNEK, S. (1995):
Qualitative Sozialforschung. Band 1. Methodologie. Union. München.
- LEVINE, R. (2008):
Eine Landkarte der Zeit: Wie Kulturen mit Zeit umgehen. Serie Piper. Alemania.
- LINA, P. y RODRÍGUEZ, H. (2003):
El espacio social de la ciudad de Ixtapaluca: proceso de periurbanización de la Ciudad de México. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(042). <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(042\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(042).htm)> [ISSN: 1138-9788].
- LINDÓN, A. (2006):
Geografías de la vida cotidiana. En: Hiernaux, D y Lindón, A. (Dir). Tratado de Geografía Humana. de. Anthropos y UAM Iztapalapa. México.
- LYONS, G. y CHATERJEE, K. (2008):
A Human Perspective on the Daily Commute : Costs, Benefits and Trade-offs. En: Transport Reviews, Vol. 28, No.2, 181-198., March 2008. Routledge. UK.
- MERTINS, G. (2003):
Jüngere sozialräumlich-strukturelle Transformation in den Metropolen und Megastädten Lateinamerikas. Petermanns. Geographische Mitteilungen, 2003, vol. 147, no 4, p. 46-55.
- MAYA, E. y CERVANTES, J. (2005). (Coord):
La producción de vivienda del sector privado y su problemática en el municipio de Ixtapaluca. UNAM. Plaza y Valdés. México.
- MONCADA MAYA, O. (2007):
Consideraciones histórico-geográficas sobre el centro histórico de la Ciudad de México. IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Actas del Coloquio. Porto Alegre.
- ONU. (2007):
World Urbanization Prospects. The revision 2007. Highlights. Economic & Social Affairs. USA.
- ONU. (2007) b:
World Population Prospects. 2007. Urban Population, Development and the Environment. USA

OPP, K.D. (2005):

Methodologie der Sozialwissenschaften. Einführung in der Probleme ihrer Theoriebildung und praktischen Anwendung. Alemania

PARK, R. y BURGUESS, E. (1925):

The City. Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. The University of Chigago Press. USA

PARKES, D y THRIFT, N. (1980):

Times, spaces, and places. A chronogeographic Perspectiv. John Wiley & Sons. Chichester and New York.

PARR, J. B. (1987):

Interaction in an urban system: aspects of trade and commuting. En Economic Geography. Vol 63. num. 3. 1987. Glasgow, UK.

PÉREZ, C. (1996):

La modernización industrial en América Latina y la herencia de la sustitución de importaciones. En: Comercio Exterior. Vol. 46, num. 5, mayo, pp. 347-363. México.

PÉREZ NEGRETE, M. (2002):

Las metrópolis latinoamericanas en la red mundial de ciudades: ¿megaciudades o ciudades globales? Boletín CF+S 22. Diciembre 2002. México.

PROPÍN FREJOMIL, E. (2003):

Teorías y métodos en geografía económica. Temas selectos de geografía de México. III. Métodos y técnicas para el estudio del territorio. Instituto de Geografía, UNAM, México.

QUIROZ LÓPEZ, V. (2007):

¿Planeación del transporte o gestión fragmentada de la movilidad en la Ciudad de México? Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Barcelona. España

RITTER, E.H. (Coord.) (2005):

Handwörterbuch der Raumordnung. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

ROMERO VALLE, S. (1998):

Diagnóstico de la infraestructura comercial para el abasto de la zona metropolitana de la Ciudad de México y transporte de carga de la Central de Abasto. Tesis Licenciatura (Licenciado en Geografía)-UNAM, Facultad de Filosofía y Letras. México, D. F.

RUIZ, O. (2006):

Ciudad de México desde el aire. <http://homepage.mac.com/helipilot/PhotoAlbum20.html>. consultada el 10 de octubre de 2007.

SALINAS, L. A., (2008):

Segregación residencial en la Zona Metropolitana de la ciudad de México. trabajo presentado en X Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona mayo 2008. España.

SALINAS, J. et al. (2004):

Migración causa sobrepoblación y déficit de vivienda en el Edomex. En: La Jornada. México D. F. Viernes 30 de enero de 2004. México.

SASSEN, S. (1991):

The Global City. New York, London, Tokio. Princeton University Press, Princeton, Nueva Jersey, EUA.

SEMARNAT. (2008):

Bitácora Volcán Popocatepetl y su área de influencia. Ordenamiento Ecológico. Dir. Gral de Política Ambiental e integración regional y sectorial. México, D. F.

SCT. Metro de la Ciudad de México. Página Web. Fuente: <http://www.metro.df.gob.mx/> y <http://www.fsuburbanos.com/> Llamadas el 30 de agosto de 2008

SIMPSON, W. (1992):

Urban Structure and the labour market. Worker Mobility, Commuting, and underemployment in Cities. Clarendon Press. Oxford. EUA.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA. (1953):

Séptimo Censo General de Población. 6 de junio de 1950. Estado de México. México, D. F.

SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO. (1963):

VIII Censo General de Población. 1960. 8 de junio de 1960. Estado de México. Dirección General de Estadística. México, D. F.

SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO. (1973):

IX Censo General de Población 1970. 28 de enero de 1970. Localidades por entidad federativa y municipio con algunas características de su población y vivienda. Dirección General de Estadística. México, D. F.

SETRAVI. (2002):

Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006. Gaceta Oficial del Distrito Federal 5 de noviembre del 2002. No. 146. Gobierno del Distrito Federal. México, D. F.

SOBRINO, J. (2003):

Zonas metropolitanas de México en 2000: conformación territorial y movilidad de la población ocupada. En: Estudios demográficos y urbanos, septiembre-diciembre, número 054, El Colegio de México A.C., Distrito Federal, México. pp. 461-507.

STINSON, L. S. (1999):

Measuring how people spend their time: a time-use survey design. In Monthly Labor Review. August. 1999. USA. Tomada de internet. <http://www.bls.gov/opub/mlr/1999/08/art3full.pdf>. Consultada el 20 de mayo de 2009.

SZALAI, A. (ed). (1972):

The use of time. Daily activities of urban and suburban populations in twelve countries. Mouton & Co. Paris.

- UNIKEL, L (1978):
El desarrollo urbano de México diagnóstico e implicaciones futuras. 2a ed. El Colegio de México. México, D. F.
- UNITED NATIONS. (2007):
World Urbanization Prospects. The Revision 2007. Highlights. Economic & Social Affairs. New York.
- UNITED NATIONS. (2007):
World Population Prospects 2007, Urban Population, Development and the Environment. www.unpopulation.org. Consultada el 20 de abril de 2008.
- VARGAS A. M. y BARRIOS, I. (2005):
Enciclopedia de los municipios de México. Estado de México. Ixtapaluca. Secretaría de Gobernación. Toluca.
- VEGA, A. L. (2003):
Urbanización explosiva de la periferia. En Ciudades 57, enero-marzo. pp 57-61. RNIU. Puebla.
- VILLORO, J. (2003):
El vértigo horizontal. la ciudad de México como discurso. En: Debats, ISSN 0212-0585, N° 78, 2002 (Ejemplar dedicado a: México D.F. La vitalidad del caos), Págs. 67-78. México, D. F.
- WENTURIS N, et al. (1992):
Methodologie der Sozialwissenschaften: eine Einführung. Tübingen. Alemania.
- WOTSCHACK, P. (1997):
Zeit und Klasse. Soziale Ungleichheit im Licht moderner Zeitstrukturen. VSA Verlag. Alemania.
- YAMAMOTO, T. and R. KITAMURA (1999) An analysis of time allocation to in-home and out-of-home discretionary activities across working days and non-working days. Transportation, 211-230.
- ZELINSKY, W. (1971):
The hypothesis of the mobility transition. En: Geographical review, 1971, vol. 61, nº 2, p. 219-249.